ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

1889.

BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

INHALTS-VERZEICHNISS

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Jahrgang 1889.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Entscheidungen höherer Gerichte. — IV. Bücherschau.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

Siehe auch unter Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich usw.

II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen.

(Div. = Dividende. G.-B. oder G. - Bericht. = Geschäftsbericht. G.-V. = Generalversammlung.)

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Deutsches Reich.

a) Projekte und Vorarbeiten für Neubauten.

Oesterreich-Ungarn.

I. Allgemeines.

II. Projekte, Konzessionen und Bauten.

b) Projekte.

c) Bauten.

III. Parlamentarisches.

Preussen, insbesondere Preuss. Staatsbahnen.

I. Allgemeines.

II. Parlamentarisches. Gesetz-Entwürfe.

III. Landesherrliche und Ministerialerlasse.

Preussische Staatsbahnen:

a) Allgemeines.

Ungarn.

a) Allgemeines.

b) Kozessionen usw.

c) Eröffnungen.

d) Parlamentarisches.

Württemberg.

I. Allgemeines.

II. Parlamantarisches.

b) Ausland.

a) Allgemeines.

b) Einzelne Bahnen.

III. Entscheidungen höherer Gerichte.

IV. Bücherschau.

Kartenwerke.

Nr. 1. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Januar 1889.

Inhalt:

Zur Jahreswende.

Ein Jahr ging zu Ende, welches für unser Zeitalter, für die Gestaltung der uns nahe liegenden Verhältnisse in hervorragendem Masse bedeutungsvoll geworden ist. Es war vor allem ein Jahr der Trauer — einer Trauer, welche in ihrem vollwichtigen Ernste weit über die nächstbetheiligten Kreise hinaus in den Landen der Kulturwelt wahrnehmbar geworden ist. Zwei erhabene Fürsten sah Deutschland in das Grab sinken! Sie wurden von ihrem dankbaren Volke, dessen Ruhm und Grösse das Ziel ihres rastlosen und zielbewussten Strebens gewesen war, verehrt und geliebt, wie vielleicht niemals zuvor Herrscher in ähnlicher Weise die begeisterte Anhänglichkeit ihrer Unterthanen empfunden haben. Und als des Todes Macht der rüstigen Thatkraft und dem hohen Gedankenfluge dieser, durch seltene Vorzüge ausgezeichneten Lichtgestalten ein Ende gesetzt hatte, da überkam wohl manchen zunächst das Gefühl, als ob die Entwickelung der Dinge gehemmt sei, als ob ein Stillstand in dem Ringen und Wettkampfe der Allgemeinheit nicht minder, wie der einzelnen bevorstehe.

Ein Stillstand ist thatsächlich auch eingetreten —, jedoch nur in einem gewissen geistigen Sinne. Während die Gedanken des Volkes erfüllt waren von dem Gefühle des Schmerzes, so erforderte andererseits doch das äussere Leben mit seinen zahlreichen und vielseitigen Bedürfnissen gebieterisch sein Recht. In dieser Hinsicht gibt es überhaupt niemals einen Stillstand; und dass es so ist, dass der Zwang der äusseren Verhältnisse das zur Thatenlosigkeit hindrängende Schmerzgefühl zu besiegen vermag, das dürfen wir wohl als ein besonderes Glück preisen! —

Die Nothwendigkeit einer rastlosen Thätigkeit wird anderweitig kaum in bestimmterer Weise zum Ausdrucke gelangen, wie in den mit dem Verkehrswesen zusammenhängenden Berufsarten, und unter denselben steht das Eisenbahnwesen durch die unübertroffene Grossartigkeit seiner Verhältnisse in erster Reihe. Dasselbe darf als eine thatsächliche Verkörperung des in früheren Zeiten viel gesuchten „Perpetuum mobile“ bezeichnet werden. Einzelne Theile desselben ruhen wohl zeitweise oder werden durch andere ersetzt, aber in dem Organismus herrscht — wie jetzt wenigstens und voraussichtlich für immer die Dinge stehen — dauernde Bewegung. Bei Tage und bei Nacht eilt das Dampfross über die Schienenstrassen, welche in stets zunehmendem Umfange den Erdball durchziehen; und wo dasselbe rastet, da ergeben sich naturgemäss die Bedingungen für Neu- und Umgestaltungen, da keimt und sprosst ein neues Leben, bald mit grösserer, bald mit geringerer Kraft, da empfindet man das wohlthuende Gefühl der Erlösung aus einer Beengtheit des geistigen Horizontes, welche leider nur allzu oft die unliebsame Beigabe jenes, von naiven und mehr oder weniger schiffbrüchigen Seelen gepriesenen friedlichen, weltverborgenen Daseins ist.

Die Gegenwart bedarf zur Bethätigung ihrer Lebensfähigkeit in höherem Masse als die vorangegangenen Zeiten einer straffen Zusammenfassung der Kräfte, wobei Stoss und

Gegenstoss natürlich nicht zu vermeiden ist. Nur dasjenige, was aus diesem Zusammenplatzen der Elemente geläuterter und in sich gefestigter hervorgeht, vermag mit einiger Wahrscheinlichkeit Anspruch auf die Zukunft zu erheben, und zwar um so eher, je mehr die Eigenartigkeit der in Frage kommenden Verhältnisse und die Grundbedingungen ihres Wesens hierbei richtig erfasst sind und derartig zum Ausdrucke gelangen, dass ihre Entwickelungsfähigkeit gewährleistet ist. Dieser Grundsatz gilt ganz besonders auch für das Eisenbahnwesen. Dem Laien mag es wohl bisweilen so erscheinen, als ob zwischen Eisenbahnen ein wesentlicher Unterschied überhaupt nicht besteht, da das äusserlich Sichtbare derselben sich oft zum Verwechseln gleicht. In Wahrheit sind aber die Unterschiede von einer geradezu überraschenden Mannigfaltigkeit, und in denselben ist überhaupt der eigentlich geistige Kern der Sache zu finden, aus welchem man die für die betreffende Schöpfung massgebenden Umstände erst mit genügender Klarheit zu erkennen vermag. Es ist daher zum mindesten unvorsichtig, Einrichtungen, welche sich unter gewissen besonderen Voraussetzungen, unter dem Einflusse von Lebens- und Landesgewohnheiten, von klimatischen und sonstigen Verhältnissen an einzelnen Stellen als zweckmässig oder nothwendig herausgestellt haben, ohne weiteres auf einen völlig anders gearteten Boden zu übertragen; bedauerlich aber ist es, wenn Fremdes, in Verkennung der Vorzüge des heimischen, naturgemässen Wesens überschätzt wird.

Es ist nicht in Abrede zu stellen, dass das Eisenbahnwesen leicht Veranlassung zu einer derartigen fälschlichen Beurtheilung der Dinge gibt, denn die Schärfe des prüfenden Blickes hat nicht allgemein in entsprechendem Masse zugenommen, wie die Schnelligkeit, mit welcher man jetzt die Welt durcheilt. Allein die Flüchtigkeit der Eindrücke, bei welchen es nur zu oft von Zufälligkeiten abhängt, ob Licht- oder Schattenseiten deutlicher in den Vordergrund treten, wird durch die grosse Zahl der Fälle in erwünschter Weise korrigirt, und mit Rücksicht hierauf darf man wohl hoffen, dass die richtige Erkenntniss dessen, was in dem Eisenbahnwesen gut und nothwendig ist, sich noch mehr als bisher nicht allein in den eigentlichen Fachkreisen, sondern auch allgemeiner verbreiten wird. Eine solche fortschreitende Aufklärung der Ansichten kann auf die Förderung des Freundschaftsverhältnisses, welches jederzeit zwischen Eisenbahn und Publikum bestehen sollte, nur wohlthätig einwirken, und wie wichtig dieser Umstand ist, das vermag man erst dann vollkommen zu würdigen, wenn die Bewältigung des Verkehrs, sei es durch den zunehmenden Umfang desselben, sei es durch zufällige Verkettung der Verhältnisse, erschwert wird.

Wir brauchen in dieser Hinsicht nur auf die uns nahe liegenden Erfahrungen des vergangenen Jahres hinzuweisen, in welchem die, anscheinend sogar den nächstbetheiligten Interessentenkreisen überraschende Steigerung des Verkehrs den Eisenbahnverwaltungen zeitweise recht erhebliche Schwierigkeiten bei der Gestellung der Wagen bereitet hat. Gegen eine Wiederkehr solcher Zustände gibt es eine völlige Sicherheit nicht; aber so unliebsam dieselben auch einerseits sein mögen, so wirken dieselben andererseits doch belehrend und aufklärend, und manche bisher unbemerkte wunde Stelle wird bei solcher Gelegenheit blossgelegt und gebessert. In jedem Falle ist die eigentliche Ursache der zum Theil etwas lebhaften Auseinandersetzungen, zu welchen die Frage des sogenannten Wagenmangels Veranlassung gegeben hat, nämlich der allgemeine Aufschwung der Verkehrsverhältnisse, eine überaus erfreuliche, und gern wollen wir wünschen, dass derselbe auch in dem neuen Jahre und überhaupt auf unabsehbare Zukunft hinaus in fortschreitender Bewegung bleiben möge.

Die auffällige Verkehrssteigerung ist vielleicht die bemerkenswertheste Signatur des verflossenen Jahres; dasselbe ist aber auch sonst noch reich an Ereignissen gewesen, welche für das Eisenbahnwesen bedeutungsvoll sind. Bei einem Rückblicke auf dieselben muss man selbstverständlich darauf verzichten, jenen zahlreichen kleineren Um- und Neugestaltungen besonders gerecht zu werden, welche in ihrer Vereinzelung kaum sehr wichtig erscheinen, welche jedoch in ihrer Gesammtheit einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Wohlergehen des Ganzen ausüben können. In dem gewaltigen Gebiete des Eisenbahnwesens gibt es ja dauernd Gelegenheit zu Verbesserungen und zu Vervollständigungen, welche zwar eine grossartige Menge von Arbeitskräften, von geistigem und finanziellem Aufwande in Anspruch nehmen, aber naturgemäss nicht mit den, durch ihre Bedeutung ohne weiteres hervorragenden Erscheinungen in Vergleich gestellt werden können.

In letzterer Beziehung gedenken wir insbesondere des epochemachenden Ereignisses der Eröffnung der Orientbahnen, an welche schon seit Jahren mannigfache Erwartungen geknüpft waren. Natürlich kann die Umwandlung der Verhältnisse, welche zur Herbeiführung der gehofften innigeren Gestaltung des Verkehrs zwischen dem Occident und dem Orient erforderlich ist, nur allmählich vor sich gehen; aber, wie in vielen sonstigen Fällen, lag auch in diesem die Hauptschwierigkeit in dem Anfange, und wie unserem Leserkreise wohl bekannt ist, hat es recht nachdrücklicher Einwirkungen von aussen her bedurft, um dem, den Neuerungen des Jahrhunderts mit Rücksicht auf die Vorschriften des Koran grundsätzlich wenig geneigten Selbstherrscher am Goldenen Horn die Erlaubniss zur Betriebseröffnung der bereits seit geraumer Zeit fertiggestellten Orientbahn abzuringen. Auch auf dieser Linie wird sich nunmehr das prophetische Wort bethätigen, welches der nachmalige Preussische König Friedrich Wilhelm IV. bei der vor mehr als fünfzig Jahren erfolgten Eröffnung der ersten Preussischen Eisenbahn gesprochen hat: „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf!"

Von der Orientbahn schweifen die Gedanken unwillkürlich weiter ostwärts zu der ebenfalls im vorigen Jahre eröffneten, nicht minder bedeutungsvollen Transkaspischen Bahn, welche, ganz im Gegensatze zu jener, trotz der grössten Schwierigkeiten, mit staunenerregender Schnelligkeit in einem theils feindlichen, theils von wüsten Steppen durchzogenen Lande hergestellt ist. Der Name des Russischen Generals Annenkow ist mit dieser hervorragenden Leistung dauernd rühmlichst verbunden. Die ganze Tragweite derselben kann zur Zeit kaum richtig geschätzt werden, denn noch überwiegt bei allem, was diese Bahn betrifft, wie sie geleitet wird und wie der weitere Ausbau derselben in der Längenrichtung und in den Verästelungen geplant ist, der strategische Gesichtspunkt. Ist sie doch als wichtigste Operationsbasis für den Aufmarsch und Nachschub der Russischen Armee bestimmt, falls der vielbesprochene und vielgefürchtete Entscheidungskampf um die Asiatische Herrschaft zwischen Russland und England zum Ausbruch gelangen sollte. Indessen schon mehren sich die Anzeichen, dass auch diese Bahn als ein wichtiges Vermittelungsglied für den friedlichen Wettkampf der Völker auf den Gebieten des Handels, der Industrie, sowie überhaupt des vielgestaltigen Verkehrs zu dienen geeignet ist.

Abgesehen von diesen beiden, mit Rücksicht auf die in Frage kommenden gewichtigen Zukunftsinteressen ganz besonders bemerkenswerthen Linien hat der Neubau von Bahnen bezw. die Vervollständigung des Bahnnetzes auch sonst erhebliche Fortschritte in dem verflossenen Jahre gemacht. Hierbei sind nicht allein die älteren Kulturstaaten, welche bereits mit Eisenbahnen ausgerüstet waren, betheiligt, sondern auch in solchen Ländern, welche kaum erst von den Einflüssen der Civilisation berührt sind, hat sich alsbald das Bedürfniss nach dem wichtigsten Rüstzeug der modernen Verkehrsvermittelung geltend gemacht.

Zahlreiche Projekte sind ausserdem ihrer Vollendung näher gebracht. — Als eines der bedeutendsten derselben, dessen Verwirklichung vielleicht bald erwartet werden kann, erwähnen wir die Durchbohrung des Simplon, welche insbesondere von Französischer Seite mit Eifer betrieben wird, um die dem Französischen Verkehre gefährlichen Einwir-

kungen des Wettbewerbes der Gotthardbahn möglichst abzuschwächen. Als grossartige Anlage steht ferner die vielbesprochene Pariser Stadtbahn bevor, dieses Schmerzenskind, welches nun schon seit so vielen Jahren die betheiligten Kreise erregt hat. Es war ein schöner Traum der Pariser, mit der Stadtbahn bereits den staunenden Besuchern der Weltausstellung dieses Jahres zu imponiren. In neuester Zeit, seit die Kammer den von der Regierung vorgelegten Entwurf verworfen hat, ist von der weiteren Entwickelung dieser Angelegenheit zwar nicht viel gehört worden; bekannt ist aber, dass dieselbe eifrig betrieben wird, und es darf wohl angenommen werden, dass dieselbe bald wieder die Oeffentlichkeit beschäftigen wird. Beiläufig sei bemerkt, dass die vor wenigen Jahren mit so grosser Dringlichkeit behandelte und fast schon zum Abschlusse gelangte Frage der Wiener Stadtbahn beinahe von der Tagesordnung verschwunden zu sein scheint; es ist uns wenigstens nicht bekannt geworden, ob dieselbe im Laufe des vergangenen Jahres in ernster Weise gefördert ist.

Wiederholt haben ferner die Meldungen über Vorarbeiten für eine Splügenbahn und für neue Bahnen in Russland — namentlich in Sibirien —, in Kleinasien und in Griechenland die besondere Aufmerksamkeit der Fachkreise in Anspruch genommen, und mit nicht minderem Interesse wurden die etwas dunkleren Gerüchte von bevorstehenden Bahnbauten in Persien verfolgt. Auch in China, dem sprichwörtlichen Lande der Abgeschlossenheit von den Kulturbestrebungen der übrigen Welt, hat das Eisenbahnwesen seinen Einzug gehalten, und durch die Eröffnung der ersten Schienenstrasse daselbst ist der Muth, den Bau weiterer Bahnen daselbst trotz der mächtigen Gegenströmungen zu planen, erheblich gestärkt.

Das bereits seit geraumer Zeit betriebene Projekt einer Schienenverbindung zwischen Frankreich und England hat jedoch noch immer keine endgültige Gestaltung finden können. Die grundsätzlichen Gegner dieser Anlage haben neuerdings sogar eine indirekte Unterstützung dadurch erhalten, dass der Plan zur Herstellung einer Kanalbrücke anstatt des ursprünglich empfohlenen Kanaltunnels ernstlich in Erwägung gezogen und somit eine weitergehende Zersplitterung der Ansichten zu befürchten ist. Immerhin aber scheint die Vermuthung gerechtfertigt, dass diese Schienenverbindung, für welche schon so viele geistige Kraft und nicht unbeträchtliche Summen geopfert sind, schliesslich doch wohl — sei es als Brücke, sei es als Tunnel — zur Ausführung gelangen wird. Jedenfalls sind die Anhänger des Planes bisher keineswegs entmuthigt, denn noch kurz vor Abschluss des vergangenen Jahres hat die für den Bau des Tunnels bestehende englische Gesellschaft beschlossen, in der nächsten Parlamentssession wiederum eine Bittschrift zu Gunsten der Wiederaufnahme von Versuchsarbeiten für denselben vorzulegen.

Ausser den vorstehend erwähnten Anlagen und Projekten, welche ganze Bahnstrecken betreffen, sind in dem Jahre 1888 behufs Vervollkommnung oder Vervollständigung der Bahnanlagen manche sonstige bemerkenswerthe Werke vollendet, bezw. gefördert, unter welchen der im August dem Verkehr übergebene stolze Bahnhof in Frankfurt a./M. in der Grossartigkeit, Zweckmässigkeit und Schönheit der Anlage kaum seines Gleichen auf der Welt haben dürfte. Die Aufzählung weiterer Einzelnheiten müssen wir uns mit Rücksicht auf die Reichhaltigkeit des Materiales versagen.

Nur andeutungsweise können wir ferner noch der zahlreichen Bestrebungen behufs Verbesserung der Verwaltungseinrichtungen und Betriebsmittel, sowie behufs Erhöhung der Sicherheit des Betriebes gedenken, welche ja ein dauernder Gegenstand der Sorge aller Eisenbahnverwaltungen und auch in dem verflossenen Jahre kräftig gefördert sind. Natürlich treten diese Dinge nach aussen hin nicht so anspruchsvoll und so auffällig in den Vordergrund wie grossartige Bauten; der Sachkundige aber weiss die mühevolle Arbeit, welche jene erfordern, wohl zu schätzen.

In nahem Zusammenhange mit dem Eisenbahnwesen, zum Theil dasselbe beeinflussend, zum Theil von demselben abhängig, stehen die dem Verkehr dienenden Wasserstrassen, und auch auf diesem Gebiete hat das vergangene Jahr manches beachtenswerthe Ereigniss zu verzeichnen. In erster Linie dürfen wir in dieser Beziehung wohl auf die gewaltige Umgestaltung der Hafenanlagen von Hamburg verweisen, welche durch den Zollanschluss der Stadt bedingt worden ist. Letztere hat sich durch die Grossartigkeit dieser, nunmehr dem Verkehre überantworteten Schöpfung in Wahrheit ein „monumentum aere perennius“ gesetzt. Nicht minder erwähnenswerth ist der erfolgte Beginn der Bauarbeiten zur Ausführung des zukunftsreichen Nordostseekanals. Mit aufrichtigem Bedauern aber gedenken wir des traurigen Schicksales, welches über das geniale Panamakanal-Unternehmen hereingebrochen ist, und mit Freude würden wir es begrüssen, wenn die Bestrebungen dasselbe zu retten von Erfolg gekrönt werden möchten.

Wir schliessen diesen kurzen Abriss über einige für das Eisenbahnwesen bemerkenswerthe Vorkommnisse des verflossenen Jahres mit der Bitte um Nachsicht wegen der grossen Lückenhaftigkeit des Materiales, auf dessen Vollständigkeit in einer derartigen Darstellung natürlich nicht gerechnet werden darf. Dasselbe wird aber in genügendem Masse erkennen lassen, dass die Angehörigen des Eisenbahnfaches mit berechtigtem Stolze auf das, was innerhalb ihrer Berufssphäre im Jahre 1888 geleistet und geschaffen ist, zurückblicken können. Immer grossartiger gestalten sich die Gesichtspunkte, welche für die Entwickelung des Verkehrs massgebend werden, und immer grossartiger müssen demgemäss auch die Einrichtungen werden, welche bestimmt sind, die Verwirklichung solcher Gedanken zu ermöglichen! — So können wir daher sicher sein, dass die hierzu erforderlichen Schöpfungen niemals zum Abschlusse gelangen werden und dass die beständigen Wandlungen der Verkehrsbedürfnisse die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnkreise in stets wachsendem Umfange in Anspruch nehmen werden. Solche Aussichten auf die Zukunft sind in hohem Masse erfreulich; sie stärken das Kraft- und Selbstbewusstsein und sind ein bewährtes Mittel gegen geistige Versumpfung!

K—e.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement und Vereins-Wagenübereinkommen. Diese Uebereinkommen hat die geschäftsführende Verwaltung neu ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt; hierdurch ist das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement vom 1. Februar 1885 nebst den Nachträgen I—IV, sowie das Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung vom 1. Oktober 1887, aufgehoben.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist am 17. Dezember 1888 die Strecke Ober-Cerekwe-Pilgram-Tabor (69.43 km) der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, ferner von dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 18. Dezember 1888 die Lokalbahn Golleschau-Ustron (5,4 km) in Betrieb genommen worden, und sind die eröffneten Strecken — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung — als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4980 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 5004 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 5061 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, an die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen und an die Verwaltungen der Schweizerischen Nordost- und Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus Sachsen.

Titel „Regierungsbaumeister" für Sächsische Techniker.

Bereits bei dem im Juli v. J. erfolgten Erlass neuer Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den höheren technischen Staatsdienst im Baufache hatte das Königliche Finanzministerium erklärt, dass es sich vorbehalte, in geeignet erscheinenden Fällen solche Techniker des Baufaches, welche die Staatsprüfung nach der Verordnung von 1851 bestanden haben und über ihre praktische Thätigkeit die erforderlichen Zeugnisse beibringen, auf Ansuchen zu „Regierungsbaumeistern" zu ernennen.

In dessen Verfolg hat das Finanzministerium neuerdings beschlossen, dass gewisse Klassen technischer Beamter und zwar die Ingenieurassistenten und Bauingenieur-Assistenten I. und II. Klasse, die Maschineningenieur-Assistenten und die Maschineninspektions-Assistenten, soweit sie das zweite Examen bestanden haben, das Prädikat „Regierungsbaumeister" als Dienstprädikat an Stelle ihrer bisherigen Dienstprädikate zu führen haben. Ausserdem ist denjenigen technischen Hilfsarbeitern der Staatseisenbahn-Verwaltung, welche die mehrgedachte Staatsprüfung absolvirt haben, gestattet worden, künftig (an Stelle ihres bisherigen Prädikates „geprüfte Civilingenieure") den Titel „Regierungsbaumeister" als Prädikat zu führen.

Für die Sektionsingenieure und die ihnen gleichstehenden sowie die höheren Beamtenkategorien hat der Titel Regierungsbaumeister wegzufallen.

Mit diesen neuen Bestimmungen ist den langjährigen Wünschen der Sächsischen Eisenbahntechniker, die sich insbesondere auf ähnliche Vorgänge bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung stützten, in wohl allseitig befriedigender Weise Rechnung getragen worden.

Schönberg-Hirschberg.

Die Ausführung der Zweigbahn Schönberg-Hirschberg, welche das Reussische Oberland, insbesondere die Städte Tanna und Hirschberg mit dem Sächsischen Staatsbahnnetz (Linie Leipzig-Hof) und insbesondere mit Plauen verbinden sollte, war bekanntlich durch das Zustandekommen der Preussischerseits projektirten Linie Triptis-Ziegenrück-Lobenstein-Blankenstein in Frage gestellt worden (vergl. No. 27 d. Ztg. Jahrg. 1888 S. 243). Neuerdings aber haben die betheiligten Kreise, besonders die Städte Tanna und Hirschberg, Anstrengungen gemacht, dass die erstgedachte Linie dennoch von der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung gebaut werde und man trägt sich mit der Hoffnung, dass diese Anstrengungen nicht ohne Erfolg bleiben werden. Die beiderseitigen Regierungen sollen sich geneigt erklärt haben, dem Projekt wieder näher zu treten. Auch von dem Projekt der Zweiglinie Göttengrün-Lobenstein, die ursprünglich als Schmalspurbahn in Aussicht genommen war, ist wieder die Rede.

Verbindung mit Eppendorf.

Der industriereiche, südlich von Oederan gelegene Ort Eppendorf soll nach den Erklärungen der Regierung im letzten Landtag demnächst eine Eisenbahnverbindung erhalten, doch ist, so viel wir wissen, noch nicht endgültig bestimmt, von wo aus die Verbindung herzustellen sein wird. Ein Theil der Interessenten wünscht den Anschluss durch eine Verlängerung der bereits genehmigten Linie Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf über letzteren Ort hinaus, ein anderer Theil wünscht eine Bahn von Hohenfichte (an der Linie Flöha-Reitzenhain) aus, wobei freilich das Terrain anscheinend besondere Schwierigkeiten bieten würde, und endlich wird für den Anschluss von Flöha, dem Knotenpunkt mehrerer Linien, agitirt.

Bahnbauten.

Der Bau der bereits vom vorletzten Landtage bewilligten normalspurigen Bahnen Stollberg-Zwönitz und Annaberg-Schwarzenberg nebst schmalspuriger Zweiglinie Grünstädtel-Rittersgrün ist soweit gefördert worden, dass man die Eröffnung derselben mit Einschluss der später im letzten Landtage hinzugetretenen anderweiten Zweigbahn der Annaberg-Schwarzenberger Linie, Schlettau-Crottendorf, jedenfalls im Laufe des nächsten Sommers, theilweise vielleicht schon mit Beginn der Sommerfahrplanperiode erwarten darf.

Mit Fertigstellung dieser Linien werden, da die Strecken Mügeln-Nerchau-Trebsen, Leipzig-Plagwitz, Klingenthal-Landesgrenze und Schönfeld-Geyer, wie bekannt, bereits eröffnet sind, alle vom Landtag 1885/86 bewilligten Bahnlinien dem Betriebe übergeben sein.

Die vom Landtag 1887/88 genehmigten Linien: Mügeln-Geising, Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit Brand-Langenau, Freiberg-Halsbrücke, Grosspostwitz-Cunewalde, Kamenz-Elstra und Bautzen-Königswartha werden, soweit die Expropriation es gestattet, in diesem Jahre in Angriff genommen werden.

Welche Bahnlinien die Regierung dem nächsten, im Herbst 1889 zusammentretenden Landtage vorlegen wird, ist uns zur Zeit noch nicht mit Sicherheit bekannt. Man wird aber nach den Erklärungen der Regierung im letzten Landtag kaum fehlgehen, wenn man u. a. Vorlagen wegen folgender Projekte erwartet:

Verbindungsbahn zwischen Chemnitz-Adorf und Zwickau-Oelsnitz (Falkenstein-Hammerbrücke), die Pressnitzthalbahn (Wolkenstein-Jöhstadt), Fortsetzung von Wilkau-Saupersdorf über letzteren Ort nach Rothenkirchen event. Schönheide, Fortsetzung von Döbeln-Oschatz über Oschatz bis Strehla, sowie eine Verbindung für Eppendorf.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückschau auf das Jahr 1888.

Das abgelaufene Jahr hat weit besser geendet, als begonnen. Zu Anfang desselben drückten die Russische Truppenbewegung an der Grenze, die Beängstigung vor dem Thronwechsel in Deutschland und die Wirren im Oriente noch wie ein Alp auf Handel und Verkehr. Seither sind zwar diese und die französischen Wirren noch nicht ganz behoben, doch hat sich ein unverkennbarer Umschwung zum Besseren vollzogen. Speziell unsere Monarchie erfreut sich nach langen Jahren wieder einer starken Exportbewegung, der Oesterr. Finanzminister legt ein defizitloses Budget für 1889 vor, ein solches wird in Ungarn wohl auch im nächsten Jahre vorgelegt werden, während diese Reichshälfte inzwischen ihre Staatsschulden zu einem niedrigeren Zinsfusse konvertirt und dadurch bedeutende Ersparnisse erzielt. Das Eisenbahnwesen erfreut sich hüben und drüben der Leitung ebenso energischer als tüchtiger Minister, welche unterstützt von ihren Sektionschefs und Räthen eine nimmermüde Thätigkeit entfalten. Dazu treten die bei den einzelnen Bahnunternehmungen mit aller Umsicht und Schonung durchgeführten Ersparnisse, welche trotz der namhaft reduzirten Tarife (wie bereits für das Jahr 1887 nachgewiesen) auch für 1888 eine fernere Herabminderung des Betriebsquotienten erwarten lassen. Nach einer annähernden Schätzung dürfte der Gesammthandel der Monarchie für 1888 die Höhe von 1 270 Millionen erreichen, welcher zum überwiegenden Theile durch die Eisenbahnen vermittelt wurde. Auch die finanzielle Lage der Eisenbahnen kann als befriedigend bezeichnet werden. Schon in den ersten 10 Monaten wurden 204 Millionen Gulden eingenommen, was einen Zuwachs von 128 Millionen bedeutet. Die Zahl der beförderten Personen betrug 59,3 Millionen, die Zahl der Tonnen 55,9 Millionen, was einer Erhöhung um 5,6 Millionen Tonnen gleichkommt, und der durchschnittliche kilometrische Ertrag ist um 42 fl. gestiegen, wobei zu bemerken ist, dass der Bahnzuwachs in diesem Jahre 795,3 km betrug. Aus der nachfolgenden Zusammenstellung der Kurse unserer Eisenbahnen zu Anfang und Ende 1888 drückt sich in untrüglicher Weise die Steigerung ihrer Einnahmen aus:

Bahnen	Kours am 31. Dezember 1887	Kours am 31. Dezember 1888	Wertherhöhung in fl.
Alföldbahn	167	192	25
Aussig-Teplitzer Bahn	650	930	280
Böhmische Nordbahn	165,50	192	26,50
„ Westbahn	275	316	41
Buschtêhrader Bahn Lit. A	770	855	85
„ „ „ B	207	314	107
Dux-Bodenbacher Bahn	310	435	125
Nordbahn	2385	2443	58
Carl Ludwigbahn	184,75	204,75	20
Oesterreichische Nordwestbahn	149,50	167,25	18,25
Prag-Duxer Bahn (Prioritäten)	65	115	50
„ „ (Stammprioritäten)	16	36	20
Elbethalbahn	150,75	198,25	37,50
Staatsbahn	207,50	252,40	44,90
Südbahn	81	97,25	16,25
Ungarische Nordostbahn	146,75	173,50	26,75
Siebenbürger Bahn	163,50	190	26,50

An der Hand dieser Tabelle gelangen wir zu dem Resultat, dass sich der Kapitalwerth dieser Bahnaktien um nahezu 100 Millionen Gulden erhöht hat, an welchem Kapitalzuwachse die Böhmischen Bahnen allein mit etwa 30 Millionen Gulden theilnehmen. Diese Koursbesserung besitzt allenthalben einen soliden Untergrund. Da auch durch den Handelsvertrag mit

der Schweiz und die Anbahnung zu besseren Handelsbeziehungen mit Rumänien sich günstigere Aussichten für den Verkehr mit diesen Staaten eröffnen, so können wir auch den Ergebnissen des neuen Jahres mit grosser Zuversicht entgegensehen.

Der Staatsbetrieb auf der Ungarischen Westbahn und der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn.

Die Uebernahme des Staatsbetriebes auf den Oesterreichischen Strecken der Ungarischen Westbahn und der Ungarisch-Galizischen Bahn wird amtlich in folgender Weise angekündigt: „Auf Grund und in Gemässheit der mit der Aktiengesellschaft ‚Ungarische Westbahn' unterm 22. Dezember 1888 getroffenen Vereinbarung wird der Betrieb der den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 2. Februar 1870 (R.-G.-Bl. Nr. 25) bildenden Oesterreichischen Eisenbahnlinie dieser Gesellschaft von Graz an die Steierisch-Ungarische Grenze bei St. Gotthard vom 1. Januar 1889 angefangen von der K. K. Staatsverwaltung übernommen. Die Führung des Betriebes erfolgt durch die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Bacquehem m. p." — „Auf Grund und in Gemässheit der mit der Aktiengesellschaft ‚Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn' unterm 20. Dezember 1888 getroffenen Vereinbarung wird der Betrieb der den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 11. September 1869 (R.-G.-Bl. Nr. 180) bildenden Oesterreichischen Eisenbahnlinie dieser Gesellschaft von Przemysl über Chyrow und Zagorz an die Galizisch-Ungarische Grenze bei Lupkow vom 1. Januar 1889 angefangen von der K. K. Staatsverwaltung geführt. Die Führung des Betriebes erfolgt durch die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Bacquehem m. p."

(Siehe auch amtl. Bekanntmachungen in dieser Nummer S. VI).

Seitens der Ungarischen Regierung ist bezüglich der I. Ungarisch-Galizischen Bahn bisher keine Verlautbarung erschienen, dagegen hat bezüglich der Ungarischen Westbahn der Kommunikationsminister Baross zur Abwickelung der Geschäfte bis zur definitiven Uebergabe der Bahn an den Staat einen Ministerialbevollmächtigten in der Person des bisherigen Generaldirektors der Westbahn, des Reichstagsabgeordneten Karl v. Fakh, ernannt. Der Kommunikationsminister wird im Sinne des Gesetzes vom Jahre 1875 dem Abgeordnetenhause von dieser Ernennung Mittheilung machen.

Vorlage der Zugverspätungs-Ausweise.

Die Bahnverwaltungen wurden von der K. K. Generalinspektion eingeladen, Anordnungen zu treffen, dass die allmonatlich vorzulegenden Ausweise über die im Vormonate vorgekommenen Zugverspätungen sowie die Expedition der gegenständlichen Ausweise derart beschleunigt werden, dass dieselben spätestens 15 Tage nach Monatsablauf dort amtlich vorliegen.

Reservoirwagen für Petroleumtransporte.

Infolge einer diesfälligen Anfrage hat die K. K. Generalinspektion entschieden, dass alle neu zu erbauenden Petroleumreservoirwagen mit Bremsen zu versehen sind und dass beim Baue derselben die Verwendung von Holz ganz auszuschliessen ist. Die von der Maschinen- und Wagenbaufabrik-Aktiengesellschaft in Simmering vorgelegte Type für einen Petroleumtransportwagen wurde vom K. K. Handelsministerium mit dem Beifügen genehmigt, dass solche Wagen nur auf Hauptbahnen verkehren dürfen.

Vom Landsturmdienste zu enthebende Eisenbahnbedienstete.

Die Bahnverwaltungen wurden vom K. K. Handelsministerium aufgefordert, die nach der früheren Verordnung zu verfassenden Verzeichnisse über die vom Landsturmdienste zu enthebenden Eisenbahnbediensteten Ungarischer Staatsangehörigkeit, sowie die Ausweise über jene Bedienstete, bei welchen die Enthebungsursache erloschen ist, bis längstens 15. Januar eines jeden Jahres dem Handelsministerium vorzulegen.

Personenbeförderung in Güterwagen.

Nachdem sich die versuchsweise auf 1 Jahr gestattete Beförderung von Personen in den dazu eingerichteten Güterwagen bei Marktzügen zum halben Preise der III. Wagenklasse auf der Lokalbahnstrecke Berhometh a/S. und Czudin nach Czernowitz zufolge der statistischen Ergebnisse sehr bewährt und der Landbevölkerung eine wesentliche Erleichterung geboten hat, so wurde diese Gestattung vom K. K. Handelsministerium bis auf weiteres verlängert.

Verbot rother Laternen an Strassenwagen.

Es hat sich kürzlich der Fall ereignet, dass ein auf der neben der Eisenbahn laufenden Fahrstrasse verkehrender Wagen mit einer Laterne aus rothem Glase versehen war, so dass der Lokomotivführer, von weitem das rothe Licht erblickend, glaubte, es sei ein Haltesignal und den Zug zum Stehen brachte. Infolge dessen wurde das bereits bestehende Verbot gegen rothe Wagenlaternen wieder publizirt.

Wienfluss-Regulirung und — Stadtbahn.

Im Budgetausschuss des gegenwärtig vertagten Reichsrathes bezw. des Abgeordnetenhauses hat der Minister des Innern bezüglich der Nothwendigkeit der Wienfluss-Regulirung hoffnungsreiche Erklärungen abgegeben. Mit der Regulirung der Wien steht aber im innigen Konnex die Frage der seit langer Zeit ruhenden Stadtbahn und der Ausbau derselben; ob sie eine Untergrund- oder oberirdische Bahn werden, oder ob ein gemischtes System des Baues durchgeführt werden soll (und für alle diese Varianten liegen ja Pläne und Projekte vor), muss nämlich auf die Trace und das Nivellement, welches die Regulirung der Wien zu erhalten hat, einen ausschlaggebenden Einfluss üben. Dem Handelsministerium liegt schon seit längerer Zeit ein die technischen, kommerziellen und finanziellen Verhältnisse der Stadtbahn detaillirt behandelndes Referat einer zu diesem Zwecke einberufenen Enquete vor. Und wenn auch hiermit noch keineswegs der faktische Bau der Stadtbahn nähergerückt wird, so ist doch ein Schritt nach vorwärts gethan, insofern als das System der Bahn und deren Trace nunmehr definitiv festgestellt werden muss.

Generalagentur der Orientalischen Bahnen in Wien.

Die Vertretung dieser Bahnen wurde der Wiener Speditionsfirma Schenker & Co. übertragen, welche sich in dieser Eigenschaft in Salonichi und Konstantinopel etablirt, und sollen die Filialen der Firma in den genannten Häfen ihre Thätigkeit mit 15. Januar d. J. beginnen. Auch soll die Etablirung von Zollagenturen in den Türkischen Grenzstationen Zibefce, Bellova u. s. w. ins Auge gefasst sein. Gegenwärtig ist diese Firma bestrebt, die Herabminderung der hohen Frachtentarife der genannten Bahnen zu erzielen.

Ordentliche Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn am 28. Dezember v. J.

Der Bericht des Verwaltungsrathes spricht zunächst das Bedauern aus, dass es bis heute nicht möglich geworden, den Aktionären über die in Schwebe verbliebenen Rechnungsvorlagen und über den Stand der mit Handelsministerial-Erlass vom 10. Mai 1887 angebahnten Unterhandlungen neuerdings Bericht zu erstatten. Die zwischen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Gesellschaft bestehenden Meinungsverschiedenheiten über die Jahresrechnung für 1886 seien noch nicht beigelegt und auch die durch den citirten Erlass in Anregung gekommene Frage einer allgemeinen Regelung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft seien noch nicht viel weiter gediehen, als im Vorjahre. Der Verwaltungsrath habe in der steten Hoffnung, dass diese Angelegenheiten besser in Fluss kommen werden, mit der Einberufung einer ordentlichen Generalversammlung abgewartet. Darüber sei nicht nur der statutenmässige Termin, sondern auch der Rest dieses Jahres verstrichen, und der Verwaltungsrath sehe sich nun im Hinblicke auf die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches gehalten, die Aktionäre wenigstens noch vor Abschluss des Jahres einzuberufen, wenngleich des Meritorischen nicht viel mitzutheilen sei. Nebst den Rechnungen für 1886 seien nunmehr auch jene für 1887 pendent; die letzteren seien dem Verwaltungsrathe von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übermittelt worden. Nachdem jedoch die Rechnung für 1886 noch unerledigt sei und bei dem Mangel eines definitiven Rechnungsabschlusses und Saldos für dieses Jahr eine Rechnungsaufstellung für 1887 vom Standpunkte der Gesellschaft nicht thunlich erscheine, konnte der Verwaltungsrath auch die Rechnungen für 1887 nicht der Absolvirung unterziehen. Aus diesem Grunde fehlte auch dem Revisionsausschusse das Substrat zur Waltung seines Amtes. Der Verwaltungsrath behalte sich vor, den Aktionären nach Massgabe des Fortschrittes der erwähnten Angelegenheiten in einer hierfür eigens einzuberufenden ausserordentlichen oder in der ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1889 weiteren Bericht zu erstatten. Der Bericht wurde ohne Debatte zur Kenntniss genommen, worauf die Wiederwahl der ausscheidenden Verwaltungsräthe erfolgte.

Personalien.

Bei der Oesterreichischen Nordwestbahn wurden die Inspektoren Georg v. Görgey und Wenzel Dlask zu Oberinspektoren ernannt. Bei der Carl Ludwigbahn wurde der Centralinspektor Jirasek zum Betriebsdirektor-Stellvertreter in Lemberg, der Oberinspektor Kaiserlicher Rath Karl Göbel zum Centralinspektor und der Verkehrschef Buresch zum Oberinspektor ernannt.

Die Dampftrambahnen Italiens.

Seitens der Generaldirektion für Brücken- und Strassenwesen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten erfolgte kürzlich die Veröffentlichung einer „Uebersicht der Dampftramways am 1. Oktober 1888“, welcher wir verschiedene bisher weniger bekannt gewordene Einzelnheiten entnehmen.

An besagtem Tage betrug die Gesammtlänge der Trambahnen Italiens 2 261,9 km und zwar befanden sich davon: auf Landesstrassen eingebaut 139,4 km, auf Provinzialstrassen 1 572,2 km, auf Gemeindewegen 268,95 km und auf eigenem Unterbau 281,35 km. Die grossen Hauptheile des Königreiches sind dabei sehr verschieden bedacht, denn es entfallen auf die Lombardei 905,5 km, Piemont 774,3 km, Venetien 164,8 km, Emilia 134,5 km, auf die gesammten Südprovinzen 111,8 km, Toscana 81,4 km, Provinz Rom 49,1 km und auf die Romagna 40,5 km.

Im Betrieb befindliche Linien gibt es einschliesslich der Zweiglinien 110, welche von 44 Gesellschaften verwaltet werden; von letzteren ist die bedeutendste die Ticinobahnen-Gesellschaft, welche zehn Linien von rund 250 km Gesammtlänge betreibt. Die fünf nächstgrössten Betriebe sind: Die Piemonteser Dampftramway-Gesellschaft mit 156,1 km, die Dampftramway-Gesellschaft Mailand-Bergamo-Cremona mit 154,6 km, die Brescianer Dampftramway-Gesellschaft mit 148 km, die Venezianische Baugesellschaft mit 121,4 km und die Dampfbahn-Gesellschaft Brescia-Mantua-Ostiglia mit 107,5 km.

Die erste Dampftramlinie in Italien war die von Cuneo nach Borgo S. Dalmazzo, dem Betriebe am 8. Juni 1878 übergeben. Bezüglich der Geschwindigkeit der Züge ist nur ersichtlich, dass deren grösster Theil 18 km in der Stunde durchläuft, mit einer Schnelligkeit von nicht über 25 und mindestens 15 km; die Züge bestanden dabei im Durchschnitt aus 4—5 Wagen, d. h. höchstens 11 und mindestens 2.

Von den 69 Provinzen Italiens befinden, sich nur 27 im Besitz von Dampftramlinien. Keine derartige Bahnen besitzen die Provinzen: Ancona, Aquila, Arezzo, Ascoli Piceno, Avellino, Belluno, Benevento, Cagliari, Caltanissetta, Campobasso, Catania, Catanzaro, Chieti, Cosenza, Ferrara, Foggia, Genova, Girgenti, Grosseto, Lecce, Livorno, Macerata, Massa e Carrara, Messina, Palermo, Parma, Perugia, Pesaro e Urbino, Porto Maurizio, Potenza, Reggio di Calabria, Reggio d'Emilia, Rovigo, Salerno, Sassari, Siena, Siracusa, Sondrio, Teramo, Trapani, Treviso und Udine.

Die vorhandenen Linien vertheilen sich auf die Provinzen:

Name	auf vorhandenen Wegen	auf eigenem Unterbau	zusammen
	rund Kilometer		
1. Alessandria	151,7	16,1	167,8
2. Bari	40,5	24,5	65,0
3. Bergamo	67,3	5,3	72,6
4. Bologna	47,5	9,1	56,6
5. Brescia	133,9	3,4	137,3
6. Caserta	1,5	2,4	3,9
7. Como	11,3	22,4	33,7
8. Cremona	97,3	3,9	101,2
9. Cuneo	122,9	3,8	126,7
10. Florenz	45,5	0,6	46,1
11. Forlì	20,9	1,3	22,2
12. Lucca	9,3	0,1	9,4
13. Mantua	101,1	54,5	155,6
14. Mailand	264,2	25,7	289,2
15. Modena	0,2	7,5	7,7
16. Neapel	23,5	19,4	42,9
17. Novara	178,6	2,6	181,2
18. Padua	33,3	5,3	38,6
19. Pavia	114,6	0,6	115,2
20. Piacenza	65,9	4,3	70,2
21. Pisa	19,1	6,9	26,0
22. Ravenna	18,1	0,1	18,2
23. Rom	32,3	18,8	49,1
24. Turin	255,2	26,3	281,5
25. Venedig	30,2	—	30,2
26. Verona	36,8	5,3	42,1
27. Vicenza	49,2	4,8	54,0

Nach Betriebsgesellschaften und Kilometerlänge gruppiren sich die Dampftramwaylinien in folgender Weise:

Betriebsgesellschaft und betriebene Linien	Kilometerlänge der einzelnen Linien	zusammen
Gesellschaft für Tramways der Provinz Alessandria:		
Alessandria-Casale	32,0	57,2
„ -Marengo-Sale	24,0	
Marengo-Spinetta	1,2	
Vincenz Remotti:		
Bivio-Camagna-Altavilla	15,4	41,1
S. Michele (Alessandria)-Montemagno	25,7	
Gesellschaft „Turiner Credit“:		
Asti-Cortanze	18,1	42,1
„ -S. Damiano-Canale	24,0	
Allgemeine Tramway-Gesellschaft Bari-Barletta	65,0	65,0
Ingenieur Alessandro Ferretti:		
Bergamo Bahnhof bis zum Fuss der Seilbahn	1,4	1,4
Allgemeine Nebenbahn-Gesellschaft:		
Bergamo-Soncino	41,4	81,4
Biella-Cossato	11,0	
Ivrea-Santhià	29,0	
Gesellschaft für interprovinziale Trambahnen Mailand-Bergamo-Cremona:		
Bergamo-Treviglio-Lodi	45,1	154,5
Treviglio-Caravaggio	5,0	
Mailand-Melegnano-Lodi	29,5	
Melegnano-S. Angelo	15,3	
Mailand-Villa Fornaci-Vaprio	28,8	
Villa Fornaci-Treviglio	12,1	
Cascina Gobba-Vimercate	15,0	
Brugherio-Monza	3,7	
The Piacenza-Bettola and Cremona Tramways Company limited:		
Bettola-Piacenza-Cremona (bis zum Po)	62,2	70,2
Grazzano-Niviano-Rivergaro	8,0	
Gesellschaft für Eisenbahnen und Tramways der Provinz Emilia:		
Bologna-Bazzano-Vignola	32,4	32,4
Venezianer Baugesellschaft:		
Bologna-Imola	31,9	121,5
Padua-Bagnoli	27,7	
Padua-Stra-Fusina	35,6	
Malcontenta-Mestre	5,5	
Rom-Marino	20,8	
Dampftramway-Gesellschaft der Provinz Brescia:		
Brescia-Ponte sul Mella	2,2	148,0
„ -Gardone-Val Trompia	19,8	
„ -Orzinuovi-Sonnino-Lodi	68,8	
„ -Tormini-Vestone	47,8	
Tormini-Salò	9,4	
Joh. Biglia:		
Cremona-Casalmaggiore	44,5	50,0
Casalmaggiore-Ponte delle Majocche	5,5	
Gebrüder Del Vecchio (Angelo und Felix):		
Cuneo-Borgo S. Dalmazzo	8,0	8,0
Allgemeine Gesellschaft für Piemonteser Dampftramways:		
Cunea-Dronero	18,5	156,2
„ -Saluzzo	28,2	
Costigliole-Venasca	7,5	
Saluzzo-Revello	8,4	
„ -Pinerolo	30,8	
Turin-Carignano-Saluzzo	54,4	
Weiche Moncalieri bis zur Stadt	0,9	
Carignano-Carmagnola	7,5	
Allgemeine Florentiner Tramwaygesellschaft:		
Florenz-Lastra a Signa	12,0	42,8
„ -Prato	18,3	
Peretola-Poggio a Cajano	11,7	
Ponte alle Mosse-Cascine	0,8	
Emanuel Fenzi & Comp.:		
Florenz-S. Domenico (Fiesole)	3,2	3,2
Dampftramway-Gesellschaft für die Provinzen Verona und Vicenza:		
Lonigo Stadt nach dem Bahnhof	4,2	57,3
Verona-Lonigo-Cologna	41,7	
Caldiero-Tregnago	11,4	
Emanuel Balestreri:		
Lucca-Ponte a Moriano	9,4	9,4

Unternehmer Valentini & Mazzorin:		
Mantua-Asola	36,5	77,1
„ -Viadana	40,6	
Dampfbahngesellsch. Brescia-Mantua-Ostiglia:		
Mantua-Brescia	70,1	107,5
„ -Ostiglia	37,4	
Tramwaygesellschaft der Romagna:		
Meldola-Forli-Ravenna	39,3	
(Forli) Mazzini-Thor bis zur Giesserei	0,5	40,5
(Ravenna) Corso Garibaldi-Hafen	0,7	
Ticino-Eisenbahngesellschaft:		
Mailand-Pavia	31,7	
Saronno-Grandate	18,2	
Mortara-Ottobiano-Pieve del Cairo	27,3	
Ottobiano-Vigevano	19,3	
Novara-Biandrate	11,8	
„ -Vigevano	31,7	249,6
Pavia-S. Angelo	22,7	
Vercelli-Biandrate-Fara	32,1	
„ -Casale	29,5	
Voghera-Stradella	25,3	
Tramwaygesellschaft Rom-Mailand-Bologna:		
Mailand-Saronno-Tradate	35,5	
Cagnola-Gallarate	35,7	99,5
Rom-Tivoli	28,3	
Tramwaygesellschaft Mailand - Magenta - Sedriano - Cuggiono - Castano:		
Mailand-Sedriano-Magenta	23,5	43,0
Sedriano-Castano	19,5	
The Lombardy Road railways Company limited:		
Mailand-Seregno-Giussano	24,8	
Seregno-Carate	3,5	39,2
S. Angelo-Lodi	10,9	
Felix Del Vecchio:		
Mondovi-S. Michele	10,5	10,5
Gesellschaft Monza-Barzanò:		
Monza-Barzanò	19,4	19,4
Neapolitaner Provinzialtramways:		
Neapel-Capodichino-Caivano	14,9	
Capodichino-Aversa	15,6	31,9
Melito-Giugliano	1,4	
Neapolitaner Tramwaygesellschaft:		
(Neapel) Museum-Torretta	5,7	15,0
Neapel-Pozzuoli	9,3	
Trambahngesellschaft Novi-Ovada:		
Novi-Ovada	23,2	23,2
Dampftram - Ges. Pinerolo - Perosa Argentina:		
Pinerolo-Perosa Argentina	18,0	18,0
Italienische Lokalbahn- und Dampftram-Ges.:		
Pisa-Pontedera	20,6	25,9
Navacchio-Calci	5,3	
Canaveser Centralbahn- und Tramway - Ges.:		
Rivarolo-Cuorgnè	10,4	10,4
Ingenieur Franz Grattoni:		
Sale-Tortona	12,0	12,0
U. Geisser & Comp.:		
Spinetta-Mandrogne	6,9	6 9
Turiner Tramwaygesellschaft:		
Turin-Gassino-Brusasco	37,0	
(Chivasso) Bahnhof zur Stadt	1,3	
Turin-Moncalierie-Poirino	25,5	74,9
„ -Settimo	11,1	
Tramwaygesellschaft Turin-Leyni-Volpiano:		
Turin-Leyni-Volpiano	18,2	18,2
Dampftramway-Gesellschaft der Provinz Turin, früher G. Bertero & Comp.:		
Turin-Orbassano-Giaveno	30,2	
Orbassano-Piossasco	6,4	37,9
(Turin) Trambahnhof nach Bahnhof Porta Susa	1,3	
Westliche Tramways der Stadt u. Provinz Turin:		
Turin-Lucento-Pianezza	10,8	
Cravetta-Druent	5,4	21,2
Lucento-Venaria Reale	5,0	
Fallite Ackerbau- u. Handelsbank zu Savigliano:		
Turin-Stupinigi-Vinovo	15,0	15,0
„Banca Tiberina":		
Turin-Tesoriera-Rivoli	12,0	12,0
Eisenbahngesellschaft Turin-Ciriè-Lanzo:		
Turin-Venaria-Reale	7,3	7,3
Vercelleser Tramwaygesellschaft:		
Vercelli-Aranco (Borgosesia)	47,9	65,8
„ -Trino	17,9	
Gesellschaft „The Province of Vicenza":		
Vicenza-Valdagno	33,8	38,8
S. Vitale-Arzignano	5,0	

St.

Amerikanische Mittheilungen

Wagenbenutzung.

Die geringen Leistungen der Güterwagen und der fast beständige, in allen Landestheilen der Vereinigten Staaten herrschende grosse Wagenmangel haben in letzterer Zeit immer dringender die Nothwendigkeit gezeigt, endlich allgemeine und möglichst gleichmässige Grundsätze für die gegenseitige Wagenbenutzung festzusetzen, namentlich aber von dem bisher — mit wenigen Ausnahmen — noch bestehenden System der blossen Laufmiethe zu einem anderen, entweder der blossen Zeit-, oder der vereinigten Zeit- und Laufmiethe überzugehen; ferner Lagergelder und Strafmiethen für verzögerte Abnahme bezw. Entladung einzuführen und Bestimmungen wegen Rücksendung fremder Wagen auf der richtigen Strecke zu treffen.

Mit Einführung der Lauf- und Zeitmiethe waren vor einiger Zeit mehrere grosse Bahnen selbständig vorgegangen, sind aber theilweise, wie z. B. die Pensylvania und die von ihr abhängigen Bahnen, die Philadelphia und Reading, Newyork Central u. s. w., einstweilen wieder zu der blossen Laufmiethe zurückgekehrt, theils weil der mangelnde Anschluss an ersteres System seitens der Nachbarbahnen zu viel Schwierigkeiten bei der Ausführung hervorgerufen hatte, theils weil die Berechnungen nach der neuen Art einen zu grossen Ausfall in der Wagenmietheeinnahme verursacht haben soll.

Die wichtigste Kundgebung in dieser Angelegenheit ist der in der „Railr. Gaz." veröffentlichte Bericht über die am 10. Oktbr. und den folgenden Tagen stattgehabte Versammlung des Zeitverbandes (time convention), dessen Wirksamkeit an die des Deutschen Eisenbahnvereins, wenn auch vorläufig nur in eingeschränktem Masse, erinnert. Jener Verband hat, nachdem durch ihn die wichtige Frage der gleichmässigen Eisenbahnzeit geregelt war, auch bereits die Aufstellung und theilweise Annahme gemeinsamer Bestimmungen für den Zugdienst erwirkt und war vor längerer Zeit mit der Erörterung der obenerwähnten Fragen bezüglich der Wagenverwendung beauftragt worden.

Der von dem Verbande eingesetzte 5 Männerausschuss betreffend die Wagenmiethefrage hatte bereits in einer früheren Verbandssitzung einen Bericht hierüber vorgelegt, welcher inzwischen den bezüglichen Oberbeamten sämmtlicher Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und Canadas zur Erklärung zugefertigt war.

Die meisten der darauf eingegangenen Antworten drücken den Wunsch aus, zu irgend welcher Vereinbarung über eine vereinigte Zeit- und Laufmiethe behufs besserer Ordnung des Wagendienstes zu gelangen und bezeichnen als das grösste Hinderniss bei letzterem die mangelnde Gleichmässigkeit der Behandlung in allen Landestheilen und besonders den Mangel eines gleichmässigen Systems bezüglich der Erhebung von Wagenstrafmiethen.

Nach dem Ergebniss dieses Schriftwechsels ändert der Ausschuss seine früheren Vorschläge dahin ab, dass als Miethesätze ½ Cts. für die Meile (= 1,32 ₰ für das Kilometer) und 10 Cts. (= 4,2 ₰) für den Tag (statt der früher empfohlenen, zu hoch befundenen 15 Cts.) festgesetzt werden möchten und dass ferner als Strafmiethe oder Wagenstandgeld (demurrage oder trackage) 1 D. (statt früher empfohlener 50 Cts.) für jeden Tag der Verzögerung der Entladung um mehr als 48 Stunden (!) — Sonn- und Festtage nicht eingerechnet — vom Empfänger erhoben werden solle. Ob die erhobenen Standgelder der Wageneigenthümerin, oder der Bahn, auf welcher der Wagen zu lange stehen bleibt, als Platzvergütung zu gute kommen solle, bleibt eine noch offene Frage.

Nach längerer Erörterung in der gedachten Versammlung wurde der Inhalt des Berichts genehmigt, die Angelegenheit an den Ausschuss zur Fortsetzung der Eröterung über die Ausführung des Plans zurückverwiesen und die Absicht ausgesprochen, in der nächsten Verbandversammlung endgültigen Beschluss zu fassen.

Inzwischen sind, angetrieben durch den zunehmenden Wagenmangel, die betheiligten Bahnen einzelner grosser Gebiete bezw. der grössten Verkehrsmittelpunkte, z. B. Omaha, Chicago u. s. w. zu besonderen Vereinen zusammengetreten zur Einsetzung von Strafmiethenbüreaus (demurrage bureaus), unter deren besonderer Leitung und Ueberwachung die Einziehung und Verrechnung von Strafmiethen, nach dem Vorbild der Bahnen in Newengland, wo diese Einrichtung schon seit Jahren besteht, eingeführt werden soll bezw. bereits eingeführt ist. Während einzelne geschäftliche Körperschaften den Bahnverwaltungen ausdrücklich ihr Einverständniss hiermit ausgesprochen haben, ist von anderen dagegen Widerspruch erhoben oder eine längere Ladefrist verlangt, wie z. B. von den Kohlenhändlern Chicagos, welche statt der 48stündigen eine 72stündige Ladefrist beanspruchen!

Fernere Berichte des obengedachten Ausschusses betrafen die Festsetzung einer gleichmässigen Miethe für die von einer Bahn einer anderen geliehenen Personen- und Gepäck-

wagen, wofür 5 D. (= 21 ℳ) bezw. 3 D. (= 12,6 ℳ) für den Tag, vorgeschlagen wurden; ferner die Benutzung fremder Güterwagen auf dem Rückwege. In beiden Angelegenheiten wurden die Berichte genehmigt.

Frachten für Milch.

Die Landleute des Orange County (N. Y.) hatten, wie die „Railr. Gaz." mittheilt, vor einem Jahre bei der Bundes-Eisenbahnkommission eine Beschwerde gegen die Newyork, Lake Erie und Western Eisenbahngesellschaft und noch 3 andere grosse Bahnverwaltungen u. a. darüber angebracht, dass sie durch die Bahnfrachten für Milch, welche für die Bahnstationen ihres Bezirks ebenso hoch sind, wie für weiter entfernt von Newyork bezw. Newjersey liegende Stationen, benachtheiligt würden und dass eine derartige Gleichstellung der Frachten für verschiedene Entfernungen dem Bundeszwischenstaats-Verkehrsgesetz zuwiderlaufe. Dieser Streitfall kam am 24. September vor der genannten Kommission zur Verhandlung und Entscheidung. Erstere erklärte, eine derartige gruppenweise Tariffeststellung sei nichts Ungewöhnliches; ob sie zuzulassen sei, müsse nach den Verhältnissen des Einzelnfalls beurtheilt werden. Der Milchverkehr würde durch einen Sonderzug mit schneller Fahrgeschwindigkeit, der pünktlich eintreffen müsse, besorgt, sei also in mehrfacher Beziehung ein aussergewöhnlicher und käme mit all seinen besonderen Ausgaben den sämmtlichen Milchverkäufern an der betreffenden Bahnstrecke gleichmässig zu gute. Es sei nicht erwiesen, dass die Beschwerdeführer im Preise oder in der Absatzfähigkeit dadurch geschädigt würden, dass andere Verkäufer, theils näher, theils entfernter vom Absatzorte wohnend, zu derselben Fracht bedient würden. Der gewaltige, stets zunehmende Milchbedarf Newyorks und der nächsten Nachbarorte mache die Aufrechthaltung einer regelmässigen und immer grösser werdenden täglichen Zufuhr unerlässlich und diese könne nur dadurch erreicht werden, dass man jedes Jahr weiter in das Land hineinginge.

Die Kommission entschied sich hiernach für die Zulässigkeit des Zonen- oder Gruppentarifs.

Der zweite Beschwerdepunkt, dass der Milchfrachtsatz an sich zu hoch sei, blieb unentschieden, da die zur Beurtheilung erforderlichen Unterlagen noch nicht zu beschaffen gewesen waren.

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamts.

v. O. **Jahresarbeitsverdienst bei Berechnung der Rente.** Hilfsschaffner S. war als sogen. Sonntagsschaffner bei einer Pferdebahngesellschaft angestellt, d. h. fest und ständig für die Sonn- und Feiertage engagirt; er wurde nicht jedesmal bestellt, sondern die Verabredung galt ein- für allemal und sein Tagelohn war auf 3 ℳ festgesetzt; im übrigen war S. als Buchhalter in Diensten einer Buchhandlung. In seiner Thätigkeit als Hilfsschaffner nun erlitt er eine Quetschung, welche seinen Tod herbeiführte. Die Genossenschaft billigte der hinterbliebenen Wittwe und einem minderjährigen Kinde die gesetzliche Rente zu und ging bei deren Berechnung davon aus, dass für S. als Sonntagsschaffner die vollständig feste Zahl von 60 Arbeitstagen jährlich anzuziehen sei; der Jahresarbeitsverdienst wurde demnach auf $60 \times 3 = 180$ ℳ festgesetzt. Hiergegen legte die Wittwe Berufung ein, indem sie ausführte, das Verfahren des Vorstandes sei unzulässig; S. habe eine Schaffnerthätigkeit bei der Pferdebahn gehabt, dieselbe erstrecke sich durchschnittlich auf 300 Tage, mithin müsse auch bei ihm das 300fache des Tagesverdienstes zu Grunde gelegt werden; andererseits aber sei nicht der wirkliche Lohn des Verstorbenen von 3 ℳ, sondern nur der gewöhnliche Verdienst eines ständigen Schaffners anzuziehen, der Jahresarbeitsverdienst also auf $300 \times 2{,}80$ ℳ festzusetzen. — Das Schiedsgericht ging über diese Anschauung noch hinaus, indem es aussprach, dass das 300fache des Verdienstes eines Sonntagsschaffners als Jahresarbeitsverdienst des S. gerechnet werden müsse. — Die Genossenschaft legte dagegen Rekurs ein, indem sie diese Berechnung für nicht zulässig erachtet; sie bleibt auf dem Standpunkte ihres Bescheides, da es sich hier um eine regelmässige, völlig fest bestimmte Betriebsart handele, welche nicht von Zufälligkeiten oder äusseren Einflüssen abhänge, sondern stets 60 Tage im Jahre beanspruche. — Das Reichs-Versicherungsamt wies den Rekurs zurück, indem es in Uebereinstimmung mit dem Vorderrichter annahm, dass die Berechnung, laut welcher der durchschnittliche Tagesverdienst des S. mit 300 multiplizirt wird, den Jahresarbeitsverdienst in der vom Gesetz bestimmten Weise bildet. S. war Sonntagsschaffner und als solcher 60 Tage lang im Dienst; in der Regel ist ein Schaffner 300 Tage im Jahre thätig; nach dem Gesetze soll nun blos in den Ausnahmefällen für Arbeiter in Betrieben, in welchen an sich eine höhere oder niedrigere Zahl von jährlichen Arbeitstagen als 300 üblich ist, bei Ermittelung des Arbeitsverdienstes mit dieser betreffenden Zahl statt mit 300 multiplizirt werden. Im Strassenbahnbetriebe nun sind eine Menge Arbeiter das ganze Jahr, andere 300 Tage, ein dritter Theil eine geringere Zahl von Tagen thätig; es ist also hier nicht der angeführte Fall gegeben, dass eine andere Betriebsweise, wie sie § 3 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes im Auge hat, platzgreift, und es muss daher der Jahresarbeitsverdienst jedes Arbeiters dieses Betriebes durch Multiplikation des durchschnittlichen Tagelohnes mit 300 hergestellt werden. (Erk. v. 1888, Datum konstirt nicht; D. Ber. III. S. 320.)

Bücherschau.

Der Arlberg-Tunnel und -Betrieb. Von Gustav Gerstel, Betriebsdirektor der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die vorstehend genannte Abhandlung ist im Klub der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten am 27. März 1888 vorgetragen und als Sonderabdruck aus der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie" herausgegeben. Der Inhalt der kleinen Schrift beschränkt sich unter thunlichster Vermeidung bekannter Thatsachen über die Strecken- und Bauverhältnisse der Bahn, insbesondere auf interessante Angaben über die mannigfachen eigenartigen Einrichtungen für die Unterhaltung und Bewachung des Tunnels, sowie über die Durchführung des Betriebes in demselben. Vergleichsweise wird hierbei auf die bezüglichen Verhältnisse der anderen grossen Tunnelbahnen hingewiesen, deren Erfahrungen beim Arlbergtunnel sorgfältig beachtet und zum Theil nachgeahmt sind. Nach Massgabe der vorliegenden örtlichen Verhältnisse und der inzwischen gemachten eigenen Wahrnehmungen der Betriebsleitung sind jedoch mancherlei besondere Einrichtungen erforderlich geworden, welche näher beleuchtet werden. K—e.

Möller's Kursbuch, dessen erstes Heft für 1889 bei Schmorl & von Seefeld in Hannover soeben erschienen ist, beginnt damit seinen 37. Jahrgang. Dasselbe enthält die neuesten Veränderungen der Fahrpläne und die bekannte Fülle praktischer Notizen, welche es zu einem beliebten Nachschlagebuch gestalten.

Das 1. Heft des **Portemonnaie-Fahrplanbuches** für 1889 ist soeben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover in der altbewährten Ausstattung erschienen. Der billige Preis, sowie die Deutlichkeit des Druckes machen das kleine Büchlein zu einem beliebten Kursbuch.

Verschiedenes.

Neue Eisenbahnen in Tunis.

Der Ministerrath von Tunis soll die Ausführung eines ersten Eisenbahnnetzes beschlossen haben. Es sollen folgende Linien gebaut werden: die 60 km lange Linie von Susse nach Kairnau, von Tunis nach Susse über Menzel, die 154 km lange Linie von Hammanet nach Enfida und die 18 km lange Zweigbahn von Hammamet nach Nebeul; alle diese Linien sollen Gleise mit einem Meter Spurweite erhalten. Die Gesellschaft Bone in Guelma wird einen Theil dieser Bahnen bauen.

Gerichtliche Entscheidung über den Eisenbahnunfall auf der Arth-Rigibahn am 20. Oktober 1885.

Ueber das Eisenbahnunglück auf der Arth-Rigibahn, welches vor 3 Jahren — am 20. Oktober 1885 — stattfand, hat endlich das Bezirksgericht von Schwyz sein Urtheil ausgesprochen. Laut einer Mittheilung der „Schwyzer Ztg." hat das Gericht erkannt, es seien allerdings verschiedene Fehler und Unregelmässigkeiten seitens des betheiligten Betriebs- und Zugpersonals vorgekommen, jedoch sei nicht anzunehmen, dass diese den Bahnunfall veranlasst oder herbeigeführt haben, und es fallen daher die dabei vorgekommenen Fehler nicht unter die gerichtlich strafbaren Vergehen des Artikels 67 des Schweizerischen Bundes-Strafgesetzes. Dagegen fand das Gericht, dass das bei diesem Zuge betheiligte Bahnpersonal infolge der dabei vorgekommenen Ungehörigkeiten die Untersuchung veranlasst habe. Deshalb wurden demselben die Untersuchungs- und Gerichtskosten im Betrage von 1 340,50 Frcs. auferlegt, worauf zu leisten haben: Betriebsdirektor Wendelstein $^{7}/_{20}$, Maschinenmeister Beriger $^{5}/_{20}$, Stationsvorstand Bürgi auf dem Rigi-Kulm $^{5}/_{20}$, Baumeister Rickenbach $^{2}/_{20}$ und Stationsvorstand Eigel $^{1}/_{20}$. Nach Massgabe der Untersuchung ist der Unfall durch einen Bruch der Triebachse der Lokomotive, wodurch die Bremsen der letzteren unwirksam geworden waren, herbeigeführt; der Achsenbruch selbst aber war Folge eines unsichtbaren Fehlers, den die Achse schon aus der Fabrik mitgebracht hatte. Dieser verborgene Fehler hat erst nach zehnjährigem Gebrauch der Achse zum Bruche geführt.

Beiblatt zu Nr. 1 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 5. Januar 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Im Tarife für den Sächsisch - Schweizerischen Güterverkehr via Lindau vom 1. Januar 1887 bez. im Nachtrag I hierzu vom 1. November 1888 sind die Frachtsätze für Güter der Stückgutklasse 1 zwischen Görlitz und Aarau von 1027 auf 1034 Cts. pro 100 kg und zwischen Reichenberg und Bremgarten von 1010 auf 1000 Cts. pro 100 kg zu berichtigen.

Die Berichtigung für Görlitz - Aarau tritt erst am 15. Februar 1889 in Kraft, während jene für Reichenberg - Bremgarten sofort Gültigkeit erlangt.

Dresden, den 27. Dezember 1888. (1)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Druckfehlerberichtigung.) In dem ab 1. Dezember 1888 gültigen Theil II, 1. Heft des Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes ist auf Seite 12 die Anstosstaxe Lavis-Innsbruck, Spezialtarif II b auf 64 Centimes richtig zu stellen.

Wien, am 27. Dezember 1888. (2)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Saarbrücken - Main - Neckarbahn - Verkehr. In dem vom 1. Januar 1889 ab gültigen Nachtrage V zum Tarif für den bezeichneten Verkehr sind die Entfernungen Saarhölzbach - Darmstadt von 235 km auf 234 km und Saarhölzbach-Langen von 249 km auf 248 km abzuändern.

Köln, den 31. Dezember 1888. (3)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Infolge Eisganges wurde der Donau-Trajektverkehr zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der Königl. Ungar. Staatsbahnen am 17. Dezember eingestellt und am 22. Dezember 1888 für den Tagesverkehr wieder eröffnet.

Budapest, den 31. Dezember 1888. (4)
Direktion der Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau wird vom 1. Januar 1889 ab die Abfertigung der von Hohenzollerngrube und Redenblickschacht stammenden Kohlensendungen von Redensblickweiche nach Beuthen O./S. verlegt. Eine Aenderung in der bisherigen Frachtberechnung tritt hierdurch nicht ein. Die betreffenden Sendungen werden in den bezüglichen Frachtkarten durch den Vermerk „ab Hohenzollerngrube" bezw. „ab Redenblickschacht" besonders gekennzeichnet werden.

Berlin, den 31. Dezember 1888. (5)
Die geschäftsführende Verwaltung.
Wex.

Die durch Bekanntmachung vom 28. Mai d. J. eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von **Eisenblech** als **Stückgut** zwischen Reichenberg (S. St. E. und S. N. V. B.) und Annathal - Rothau, Chodau, Falkenau a. d. E. gelten auch fernerhin, und zwar bis zur Einführung mittelst Tarifnachtrags.

Dresden, den 27. Dezember 1888. (6)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 wird mit Gültigkeit vom 1. Januar n. J. der Nachtrag 9 herausgegeben, welcher für verschiedene Stationsverbindungen anderweite Ermässigungen in sich schliessende Tarifsätze, anderweite Kontrolvorschriften, sowie Ausnahme - Tarifsätze für Steine bezw. Wegebaumaterialien und einzelne sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 14. Dezember 1888. (7)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr Köln (rechtsrhein.) etc.-Altona. Der am 1. Januar 1889 zur Einführung kommende Nachtrag VII zu dem vom 1. Oktober 1886 ab gültigen Gütertarife enthält einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien, sowie anderweite Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter in Wagenladungen bei Ausfuhr über See.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 28. Dezember 1888. (8)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Reichsbahn - Staatsbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. ab kommt ein Nachtrag 21 zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Ergänzungen der Speziellen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; neue bezw. ermässigte Tarifentfernungen für den Verkehr mit verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Magdeburg und Breslau, Kontrolvorschriften für die Anwendung des Ausnahmetarifs 2 (Eisen und Stahl) im Verkehr mit Stettin transito, sowie ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 (Eisen und Stahl) und 4 (Eisenerze).

Der Nachtrag ist von den betheiligten Stationen zu beziehen.

Frankfurt a/M., den 23. Dezbr. 1888. (9)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien. Der am 1. Januar 1889 auf den Preussischen Staatsbahnen in Kraft tretende vorbezeichnete Tarif gilt auch für den Verkehr mit den Stationen der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn, Kerkerbachbahn sowie mit Station Cronberg der Cronberger Bahn. (10)

Frankfurt a/M., den 27. Dezember 1888.
Königliche Eisenbahndirektion.

Braunkohlenverkehr nach den Niederlanden. Für den Verkehr von den Stationen Herzogenrath, Horrem, Kalscheuren und Liblar des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Lüttich-Limburger und Lüttich-Maestrichter Bahn, der Niederländischen Rheinbahn, der Holländischen Bahn und der Nordbrabant Deutschen Bahn treten am 1. Januar 1889 Ausnahmetarife für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbriquets für Gewichtsmengen von 50 000 und für solche von 10 000 kg in Kraft.

Durch diese Tarife werden aufgehoben:

1. Die Frachten des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Braunkohlen u. s. w. für Sendungen von 10 000 kg von Horrem, Kalscheuren und Liblar nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Lüttich - Limburger und Lüttich - Maestrichter Bahn, der Niederländischen Rheinbahn, der Holländischen Bahn und der Nordbrabant - Deutschen Bahn vom 1. August 1887 nebst Nachtrag hierzu.
2. Die Frachten des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbriquets für Sendungen von 50 000 kg von Horrem, Kalscheuren und Liblar nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Niederländischen Rheinbahn und der Holländischen Bahn vom 1. August 1887 nebst Nachtrag hierzu.

Köln, den 24. Dezember 1888. (11)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Am 1. Januar 1889 wird der Nachtrag II zum Hefte IV des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1888 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion linksrheinisch nach Stationen der Belgischen Staatsbahn etc. in Kraft treten.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit den neu aufgenommenen Stationen Boom (quai), Courrière, Petit-Sinay und Vive-St. Eloi, sowie Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrags I, von denen diejenigen, welche eine Frachterhöhung einschliessen, erst

am 14. Februar 1889 in Wirksamkeit treten.

Köln, den 26. Dezember 1888. (12)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1889 tritt der Nachtrag III zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifes in Kraft.

Dieser bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Güstrow - Plauer, Wismar - Karower und Wismar-Rostocker Eisenbahn.

Dresden, am 24. Dezember 1888. (13)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Die im Nachtrag VII zu Theil II Heft 1 des Verbandstarifs unter IV c enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Europäisches Holz), sowie der Frachtsatz für die Beförderung von Kohle in Mengen von 10 000 kg von Grottau nach Raspenau-Liebwerda von 17,7 kr. Oe. W. gelten auch fernerhin, längstens jedoch bis 31. Dezember 1889.

Dresden, den 27. Dezember 1888. (14)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1889 gelangt zum **Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Magdeburg** vom 1. Mai 1885 der Nachtrag XI zur Einführung. Derselbe hat folgenden Inhalt:

1. Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
2. Anderweite Entfernungen für Berlin, Ostbahnhof und Lichtenberg - Friedrichsfelde.
3. Erhöhte Frachtsätze für Getreide etc. und Holz des Spezialtarifs II im Verkehr mit Mlawa.
4. Neue, sowie anderweite ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen etc.
5. Ausnahmetarif für gebrannte Steine, Pflastersteine etc.
6. Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.
7. Anderweite Fassung einer Bestimmung im Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.
8. Berichtigungen.

Der vorstehend unter 6 genannte Tarif findet im Verkehr mit den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn bis auf weiteres keine Anwendung.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Billetexpeditionen unseres Bezirks zu beziehen.

Bromberg, den 20. Dezember 1888. (15)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Am 1. Januar kommt der II. Nachtrag zum Frankfurt-Hessischen Wechseltarif für den Güterverkehr zur Einführung, welcher ausser verschiedenen Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs neue Kilometer und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes Wiesbaden unter theilweis namhaften Frachtermässigungen enthält. Die in diesem Verkehr der Hessischen Stationen Bensheim, Darmstadt und Mannheim enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze gelten gleichmässig auch für den Verkehr der gleichnamigen Stationen der Main-Neckar- und Badischen Staatsbahn. Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Güterexpeditionen des Verwaltungsbezirks. (16)

Frankfurt a/M., den 31. Dezember 1888.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. -Magdeburg. Der am 1. Januar 1889 erscheinende Nachtrag V zu dem vom 1. Januar 1887 ab gültigen Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr enthält neben anderen Aenderungen und Ergänzungen anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) für den Verkehr von den Stationen der Strecke Wetzlar-Herdorf nach den Stationen der Strecke Dallgow-Gr. Wudicke (welche, soweit sie Erhöhungen in sich schliessen, erst am 15. Februar 1889 in Kraft treten), sowie einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.

Abdrücke des Nachtrags sind zu 0,25 *M.* das Stück bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 30. Dezember 1888. (17)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische), zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer (Rheinisch - Köln - Minden- und Bergisch-Märkisch-Belgischer) **Güterverkehr.** Die Station A l l a i n der Belgischen Staatseisenbahn wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1889 ab in die in vorbezeichneten Verbandsverkehren bestehenden Gütertarife vom 1. Januar 1880 mit den Frachtsätzen für den Verkehr mit der Station Tournai aufgenommen.

Köln, den 31. Dezember 1888. (18)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Das Heft II des Belgisch - Südwestdeutschen Gütertarifs (Verkehr mit Basel) ist auf den 1. Januar k. J. neu ausgegeben worden. Auf den gleichen Zeitpunkt tritt die bezügl. Tarifausgabe vom 1. Februar 1884 sammt Nachträgen ausser Kraft.

Durch diese Neuausgabe des Hefts II wird die mit unserer Bekanntmachung vom 17. November l. J. angekündigte Aufhebung gewisser Sätze für Basel durchgeführt.

Exemplare des fragl. Hefts können von unserer Güterverwaltung in Basel sowie vom diesseitigen Tarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1888. (19)
Generaldirektion.

Wegen Schliessung der Dnepr - Schifffahrt treten die für diese Zeit bestandenen Getreide- etc. Frachtsätze nach Danzig und Neufahrwasser von den Stationen Tscherkassy der Fastow-Bahn und von Krementschug der Charkow-Nikolajew-Bahn vom 27/15. Dezember cr. ab ausser Kraft.

Die Direktion (20J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, namens der am Weichsel-Verbande betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif Altona - Magdeburg. Am 1. Januar 1889 tritt zu dem Gütertarif vom 1. August 1887 der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält anderweite Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter zur überseeischen Ausfuhr, einen Ausnahmetarif für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau sowie für gebrannte Steine, ferner einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien. Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güterexpeditionen, von welchen auch der Nachtrag — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich bezogen werden kann.

Altona, den 28. Dezember 1888. (21)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Altona - Frankfurt a/M. Am 1. Januar 1889 tritt zu dem Gütertarif vom 1. August 1887 der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält anderweite Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter zur überseeischen Ausfuhr, einen Ausnahmetarif für gebrannte Steine, sowie einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güterexpeditionen, von welchen auch der Nachtrag — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich bezogen werden kann.

Altona, den 28. Dezember 1888. (22)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar k. J. tritt zum Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Gütertarif vom 1. Dezember 1885 der Nachtrag V in Kraft, durch welchen ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Berliner Staatsbahnstationen und Stationen der Ringbahn, sowie neue Frachtsätze für die Station W r i e z e n a. d. Oder des Direktionsbezirks Berlin zur Einführung kommen.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu haben.

Cüstrin, den 28. Dezember 1888. (23)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion der Stargard - Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1889 tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 11 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, direkte Frachtsätze für verschiedene neu einbezogene Stationen des Direktionsbezirks Bromberg, anderweite Kilometerentfernungen für verschiedene Verkehrsbeziehungen, Einführung neuer ermässigter Frachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau (Ausnahmetarif XI), Einführung neuer ermässigter Frachtsätze für Wegebaumaterialien (Ausnahmetarif XII), sowie erleichterte Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter zur überseeischen Ausfuhr.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,25 *M.* bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Altona, den 23. Dezember 1888. (24)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälischer Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg. Der vom 1. Januar 1889 ab gültige Nachtrag VI zum Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr von Stationen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg vom 1. Januar 1887 enthält, ausser Berichtigungen, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen Steele Rh. und Rüttenscheid nach den Stationen Brandenburg, Burg bei Magdeburg, Genthin, Gerwisch, Gr. Kreutz, Güsen und Wusterwitz.

Soweit die Berichtigungen Frachterhöhungen in sich schliessen, treten dieselben erst am 15. Februar 1889 in Gültig-

keit. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 28. Dezember 1888. (25)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verkehr Köln (rechtsrh.) etc. - Oberhessen. Am 1. Januar 1889 tritt der Nachtrag II zum Gütertarife vom 1. September 1887 in Kraft. Derselbe enthält unter anderem ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Büderich, Geldern K. M., Issum, Menzelen, Steele Rh., Straelen und Venlo K. M., eine am 15. Februar 1889 eintretende Erhöhung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Sayn-Seifen und Siershahn-Staffel-Hadamar. sowie einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 29. Dezember 1888. (26)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die in dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M. - Köln (linksrheinisch) vom 1. Januar 1889 enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a./M. (Staatsbahnhof), Frankfurt a./M.-Sachsenhausen (Staatsbahnhof), Hanau Ostbahnhof (Staatsbahnhof) und Höchst a. M.-Nass. der Taunusbahnhof (Staatsbahnhof), finden von dem genannten Tage ab auch im Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn: Frankfurt a./M. H, L. B. und Frankfurt a. M. Ostbahnhof, Frankfurt a./M.-Sachsenhausen, Hanau (Ostbahnhof und Westbahnhof) und Höchst a./M. im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande insoweit Anwendung, als in diesem Verbande zur Zeit bezügliche Tarifkilometer und Frachtsätze bestehen.

Köln, den 29. Dezember 1888. (27)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1889 wird die Station Obercassel bei Düsseldorf in den im vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren über Antwerpen (Bassins, Entrepôt und Süd-Quais) transit und Löwen (Bassin) transit mit den Frachtsätzen von 6,35 Francs bezw. 7,20 Francs pro 1000 kg aufgenommen.

Köln, den 29. Dezember 1888. (28)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Gütertarif zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg etc. einer- und der Alt - Damm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. Januar 1889 tritt zum obenbezeichneten Tarife ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält eine Bestimmung, betreffend die Frachtsätze für die Berliner Staatsbahnstationen und Stationen der Ringbahn sowie eine Aenderung bezw. Ergänzung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter. Exemplare des bezüglichen Nachtrages können von den betreffenden Güterexpeditionen sowie von dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 28. Dezember 1888. (29 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1889 gelangt der Nachtrag I zum intern Badischen Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften und zum Nebengebührentarife sowie Bestimmungen bezüglich der Aufhebung der in dem Tarife enthaltenen Fracht-Tariftabellen für Thiere in einzelnen Stücken. An Stelle genannter Tabellen tritt eine von diesseitigem Tarifbüreau zum Preise von 0,70 *M.* zu beziehende Kilometer-Tariftabelle.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Stationen.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1888. (30)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Der am 1. Januar 1889 erscheinende Nachtrag XIII zum Gütertarife enthält Einführung erleichterter Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, Einführung, neuer sowie Ergänzung bestehender Ausnahmetarife, ferner Ergänzungen und Berichtigungen und — mit Wirkung vom 1. April 1889 ab — die mit Tariferhöhungen verbundene Beseitigung der zwischen Hamburg und Berlin und vor- bezw. hintergelegenen Stationen bestehenden ermässigten Stückguttarife. Näheres ist bei den betheiligten Expeditionsstellen zu erfahren. Der Nachtrag ist zum Preise von 15 ₰ für das Stück zu beziehen.

Erfurt, den 25. Dezember 1888. (31)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Am 1. Januar 1889 erscheint Nachtrag XVII zum Gütertarif. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen und Berichtigungen. Durch die Berichtigungen werden theilweise Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere treten indess erst am 15. Februar 1889 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,10 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 28. Dezember 1888. (32)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von gedörrtem Obst, Pflaumenmus, Powidl und Lequar von Stationen der K. Ungarischen Staatsbahnen nach Süddeutschen Stationen vom 5. Oktober 1887, dessen Frachtsätze laut Bekanntmachung vom 20. September d. J. bis Ende September 1889 gültig erklärt wurden, bleibt mit den veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen bis Ende Dezember 1889 in Kraft bestehen. (33)

München, den 23. Dezember 1888.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Ausnahmetarife für Thomasschlacken. Vom 1. Januar k. J. ab werden für die Beförderung von Thomasschlacken, roh und gemahlen, im Verkehre zwischen den diesseitigen Stationen Biebrich, Frankfurt und Kastel einerseits und sämmtlichen Tarifstationen der Bayerischen Staatsbahn im Frankfurt- etc. und Nassau-Bayerischen Verkehr andererseits ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Auskunft ertheilen die genannten Stationen. (34)

Frankfurt a. M., den 24. Dezember 1888.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a. M.

Ostpreussische Südbahn. Wegen Schliessung der Dnepr-Navigation treten die für diese Zeit zur Einführung gekommenen Getreide- etc. Frachtsätze nach Königsberg, Pillau, Memel von den Stationen Tscherkassy der Fastowbahn und Krementschug der Charkow-Nicolajew-Bahn vom 15/27. Dezember cr. ausser Kraft. (35)

Die Direktion.

Am 1. Januar 1889 tritt der VI. Nachtrag zum Heft 2 des Südwestdeutschen Verbandstarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit Station Lauda und ist bei den Expeditionen unentgeltlich zu beziehen. (36)

Strassburg, den 24. Dezember 1888.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Main-Neckarbahn. Im Main-Neckar-Württembergischen Güterverkehr treten am 1. Januar 1889 ermässigte Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs III, Torf etc. in Kraft. Näheres bei den Güterexpeditionen. (37)

Darmstadt, den 20. Dezember 1888.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn. Zum Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarife kommt am 1. Januar 1889 der XV. Nachtrag zur Ausgabe. Derselbe enthält unter anderen neue Fracht- bezw. Ausnahmefrachtsätze (für Stückgut) mit Stationen Hessischer Nebenbahnen, sowie eine Berichtigung des Stückgutsatzes Grossbieberau-Weinheim von 0,66 in 0,86 *M.* (38)

Darmstadt, den 24. Dezember 1888.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Unter Aufhebung der Tarife (Heft 1, 2, 3, 4 und 6) vom 1. Januar d. J und (Heft 5) vom 1. März d. J. für den Rheinisch - Westfälisch-Niederländischen Kohlenverkehr nebst Nachträgen, sowie des provisorischen Ausnahmetarifs vom 1. November d. J. für Kohlensendungen von 50 000 kg nach Hasselt und Lüttich treten am 1. Januar k. J. neue Tarife für den Kohlenverkehr von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) nach Stationen der Niederländischen Staats-, Lüttich - Limburger, Lüttich - Maestrichter, Niederländischen Rhein-, Holländischen, Niederländischen Central- und Nordbrabant - Deutschen Bahn in Kraft.

Frachtsätze für die Stationen Hugo, Schalke B. M., Mülheim a./d. R. Rh. und Stolberg A. J. und Rh. sind, weil entbehrlich, nicht mehr aufgenommen.

Die neben vielen Frachtermässigungen durch die neuen Tarife eintretenden Erhöhungen haben jedoch erst vom 15. Februar k. J. ab Gültigkeit.

Abdrücke der neuen Hefte sind durch die Güterexpeditionen käuflich zu beziehen.

Elberfeld, 28./12. 88. (39)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Einführung eines neuen Lokal-Güter-Tarifs für den Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Januar 1889 wird für den Binnenverkehr des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld ein neuer Lokal-Güter-Tarif und zugleich für den Verkehr der Kohlenversandstationen mit sämmtlichen Stationen des Bezirks eine neue Ausgabe des Ausnahmetarifs B. für die Beförderung von Steinkohlen etc. eingeführt. Durch diese Tarife werden der Lokal - Güter - Tarif und der Ausnahmetarif B vom 1. Januar 1887 nebst Nachträgen aufgehoben. Durch die neuen

bahnen (Wien I Hegelgasse 7) und in den Stationen der Linie Graz W. B.-Fehring zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 21. Dezember 1888. (63)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

Anlässlich der mit 1. Januar 1889 erfolgenden Betriebsübernahme der Ungarischen Westbahn u. z. rücksichtlich der Theilstrecke Graz S. B.-Landesgrenze bei Fehring durch die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, und rücksichtlich der Theilstrecke Landesgrenze bei Jennersdorf (Gyanafalva) bis Stuhlweissenburg (Székesfehérvar) beziehungsweise Raab (Györ) durch die Direktion der Königl. Ungarischen Staatsbahnen, wird bekannt gegeben, dass die Frachtsätze des seit 1. Juli 1887 gültigen Theiles II, Gebührentarif für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der Ungar. Westbahn rücksichtlich des Wechselverkehrs zwischen Stationen der beiden vorgenannten Theilstrecken als Verbandtarif bis auf weiteres gültig bleiben. (64)

Wien und Budapest, im Dezember 1888.
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.
Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

Mit 1. Januar 1889, dem Tage der Uebernahme des Betriebes der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn u. zw. deren Oesterreichischen Theilstrecke Przemysl-Landesgrenze (bei Lupkow) durch die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen und deren Ungarischen Theilstrecke Landesgrenze-Leg. Mihalyi durch die Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn tritt der Nachtrag XXI zu dem ab 1. Juli 1883 gültigen Tarif Theil II „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. für die K. K. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen“ in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Tarifbestimmungen, Kilometerzeiger und Gebührentarife (Stationstarife) für die obbezeichnete Theilstrecke Przemysl-Landesgrenze (bei Lupkow).

Zum gleichen Zeitpunkte (1. Januar 1889) wird der vom 1. Dezember 1887 gültige Theil II „Gebührentarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf den Linien der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn“ sammt dem dazu erschienenen Nachtrag I — mit Ausnahme der darin enthaltenen Frachtsätze für den Wechselverkehr zwischen Stationen der obgenannten Theilstrecken, welche bis auf weiteres noch als Verbandtarif in Wirksamkeit bleiben — aufgehoben.

Exemplare des Nachtrages XXI sind im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Wien I Hegelgasse 7), sowie bei den K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen Krakau und Lemberg zum Preise von 40 kr. erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1888. (65)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 10. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3000 M.: 105 259 375 404 433 702 998.

Littera B zu 2000 M.: 1149 1225 1656 1695 1751 2181 2308 2356 2389 2405 2494.

Littera C zu 1000 M.: 2694 2741 2750 2986 3168 3432 3569 3599 4080 4122 4128 4139 4144 4243 4369 4549 4552 4626 4673 4836 5382 5483.

Littera D zu 500 M.: 5852 5932 5972 5982 6039 6134 6253 6263 6345 6368 6369 6488 6643 6773 6813 6826 6857 6916 7308 7391 7555 7568 8112 8185 8229 8346 8567 8797 9100 9138 9360 9772 10165 10344 10347 10540 10696 10731 10743 10778 11108 11483.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst den Talons und Zinskoupons Serie II Nr. 8 bis 20 statt.

Von früheren Ausloosungen der Prioritätsobligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:

a) von der 8. Ausloosung (3. Januar 1887):
Littera A Nr. 662.
„ D Nr. 5713 5757 7154,

b) von der 9. Ausloosung (3. Januar 1888):
Littera B Nr. 1324 1683 1954.
„ C Nr. 4434 4910.
„ D Nr. 6041 7197 7230 8635 9217 9943 10089.

Die eingelösten Obligationen nebst dazu gehörigen Koupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 3. Januar 1889. (66)
Die Direktion.

---

5. Verdingungen.

Die unterzeichnete Stelle bedarf bis zum 1. April 1889:

30 000 Stück Flachlaschen A,
20 000 „ Winkellaschen S,
330 000 „ Laschenbolzen für Schienenprofil C,
90 000 „ Laschenbolzen für Schienenprofil D,
110 000 „ grosse Federringe,
300 000 „ Schienennägel,
30 000 „ Stossunterlagsplatten,
200 000 „ Zwischen - Unterlagsplatten,
70 000 „ Keile,
244 000 „ Klemmplatten } System Rüppell
240 000 „ Hackenschrauben } System Rüppell
270 000 „ kleine Federringe } System Rüppell

Die Lieferbedingungen und Zeichnungen sind bei dem technischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht aufgelegt und können von demselben auch kostenfrei bezogen werden.

Angebote auf die oben bezeichneten Lieferungen wollen bis Donnerstag, den 10. Januar 1888, Mittags 12 Uhr, bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. (67)

Stuttgart, den 27. Dezember 1888.
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Schreibmaterialien. Die Lieferung der während des Etatsjahrs 1889/90 für die Büreaus der Eisenbahndirektion Breslau und für die der letzteren unterstellten 9 Betriebsämter erforderlichen Schreibmaterialien, als Schreib- und Packpapiere, Tinten, Blei- und Buntstifte, Stahlfedern, Heftzwirn, Briefumschläge u. s. w. soll vergeben werden. Termin am 16. Januar k. J. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36. Angebote sind, mit der Aufschrift „Angebot auf Schreibmaterialien“ versehen, versiegelt und postfrei bis zu obigem Termin an uns einzureichen. Lieferungsbedingungen können hier eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in baar oder Briefmarken à 10 ₰ postfrei entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, 28. Dezember 1888. (68)
Materialien-Büreau.

Verdingung von Metall- und Kurzwaaren etc. Die im Rechnungsjahre 1889/90 erforderlichen 10 600 Mille Drahtstifte, Rohrnägel und Kammzwecken, 2 210 Mille Holzschrauben, 1 165 Mille geschmiedeten Nägeln, 240 000 Stück Kessel- etc. Nieten, 500 Mille eisernen rohen Schraubenmuttern, 440 000 Stück eisernen Splinten, 2 300 Stück Pinsel, 480 lfd. m verzinktes Drahtgeflecht zu Funkenfängern und 600 Stück geschmiedeten Lokomotiv - Kohlenschaufeln sollen in mehreren Loosen verdungen werden.

Die zu benutzenden Angebotsformulare, Preislisten und die massgebenden Bedingungen etc. sind gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ vom diesseitigen Materialienbüreau in Magdeburg, Fürstenwallstrasse Nr. 10, zu beziehen und können hier auch eingesehen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am Sonnabend, den 19. Januar 1889 Vormittags 11 Uhr statt. Der Zuschlag erfolgt bis zum 19. Februar 1889.

Magdeburg, den 15. Dezember 1888. (69)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Betriebsmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1889/90 erforderlichen Betriebsmaterialien, und zwar

Gruppe II
4 400 kg Karbolsäure,
2 480 „ karbolsauren Kalk,
12 700 „ grüne Seife,
1 800 „ weisse Riegel-Seife,
17 200 „ Soda und
19 400 „ Talg.

Gruppe III.
170 000 kg raff. Rüböl,
230 000 „ roh. „
680 000 „ Petroleum und
290 000 „ Mineral-Schmieröl

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse Nr. 10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ für jede einzelne Gruppe bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien Gruppe II bezw. III

bis zum Eröffnungstermin am

Freitag, den 25. Januar 1889, Vormittags 11 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 21. Februar 1889 ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Liefe

rungen“ sind in Nr. 85 des Deutschen Reichsanzeigers vom 29. März 1888 veröffentlicht.
Magdeburg, den 29. Dezember 1888. (70)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung einer Schiebebühne. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung soll eine versenkte Schiebebühne mit 7 m Grubenweite zum Handbetrieb für die gemeinsame Wagen- und Lokomotiv-Reparaturwerkstatt in Glogau beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Schiebebühne“ zu dem auf Mittwoch, den 16. Januar 1889, Vormittags 10 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen.
Breslau, den 31. Dezember 1888. (71)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung einer Centesimal-Brückenwaage. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung soll eine Centesimal-Brückenwaage für Nebenbahnen von 25 000 kg Wiegefähigkeit und 6,5 m Brückenlänge ohne Gleisunterbrechung mit Laufgewichtskonstruktion für Bahnhof Schiedlow beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Centesimalwaage“ zu dem auf Freitag, den 18. Januar 1889, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Breslau, den 31. Dezember 1888. (72)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Nutzholz. Ausschreibung auf Lieferung der für die Werkstätten Breslau, Posen und Ratibor im Jahre 1889/90 erforderlichen Nutzhölzer. Angebote sind, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Nutzhölzern“ versehen, bis zum Ausschreibungstermine, Donnerstag, den 17. Januar 1889, Vormittags 10½ Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst im Zimmer Nr. 33 aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche zum Preise von 1 ℳ (in baar bezw. in Briefmarken à 10 ₰) unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.
Breslau, den 2. Januar 1889. (73)
Materialienbüreau.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Der Verkauf der in unserem Amtsbezirk aufgekommenen alten, unbrauchbaren Altmaterialien findet am
Dienstag, den 8. Januar 1889,
Vormittags 11 Uhr,
im diesseitigen Verwaltungsgebäude statt, bis zu welchem Termin Preisangebote einzureichen sind.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 20 ₰ für Schreibgebühren von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.
Dessau, den 28. Dezember 1888. (74)
Königlich Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Am 22. Januar 1889, Mittags 12 Uhr, kommen in unserem Geschäftszimmer hierselbst — Lindenstrasse 19 — alte, auf den Bahnhöfen Pasewalk, Prenzlau und Greifswald lagernde Materialien, als Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Materialien“ bis zum obenbezeichneten Termin, in welchem die Oeffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen nebst Nachweisung der Materialien liegen während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, sowie in den Stationsbüreaus zu Pasewalk, Prenzlau und Greifswald, ferner im Büreau des Berliner Baumarkts und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebotformulare gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dem diesseitigen Büreauvorstande bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen.
Stettin, den 31. Dezember 1888. (75)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

---

7. Be- und Entladefristen.

Die laut unserer Bekanntmachung vom 17. Oktober d. J. auf 8 Tagesstunden herabgesetzte Frist für die Be- und Entladung offener Wagen wird vom 29. d. Mts. ab für alle Stationen, bezüglich deren nicht andere Ladefristen allgemein festgesetzt sind, wieder auf 12 Tagesstunden verlängert.
Berlin, den 28. Dezember 1888. (76MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 2. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W, Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden

Insertionspreis:
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 9. Januar 1889.

Inhalt:

Technische Trassirung der Eisenbahnen.

In No. 101 des vorigen Jahrganges dieser Zeitung hatten wir bereits die Aufmerksamkeit unserer Leser auf das von dem Geheimen Regierungsrath und Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover, Herrn Wilhelm Launhardt, als zweites Heft seiner „Theorie des Trassirens" unter dem Titel: „Technische Trassirung der Eisenbahnen" herausgegebene Werk hingelenkt. Mit Rücksicht auf die Bedeutung, welche dasselbe unter den neueren Erscheinungen der Deutschen Eisenbahnlitteratur beanspruchen darf, unterziehen wir uns gern der Aufgabe, einzelne Punkte dieser mit grossem Scharfsinn behandelten Arbeit etwas ausführlicher zu besprechen, um den Werth und die Eigenartigkeit derselben besser erkennen zu lassen.

Wie auf vielen Gebieten der menschlichen Thätigkeit die Wahrnehmung gemacht werden kann, dass zunächst, aus einem mehr oder minder dunklen Drange, Werke geschaffen und aus der eingehenderen Prüfung derselben erst nachträglich die Grundsätze, welche für die Behandlung und Herstellung derselben massgebend sein sollten, entwickelt werden, so gründen sich auch Launhardt's Ergebnisse über das Trassiren der Eisenbahnen auf ein sogar überreiches Material, für welches das mit überraschender Schnelligkeit aufgetretene Bedürfniss nach Eisenbahnen gesorgt hat, ohne dass hierbei die in Frage kommenden wissenschaftlichen Gesichtspunkte jederzeit mit Bewusstsein Anwendung gefunden haben. Je weiter man nämlich in der Entwickelungsgeschichte der Eisenbahnen zurückgeht, um so mehr sind für die Wahl der Trasse derselben selbstverständlich äusserlich ohne weiteres erkennbare Umstände und gewisse — man darf vielleicht sagen: „handwerksmässige" — Grundsätze, welche anfänglich insbesondere aus dem Gebiete des Strassen- und Kanalwesens entlehnt wurden, bestimmend gewesen. Der sogenannte „praktische" Blick spielte hierbei natürlich eine bemerkenswerthe Rolle, und es unterliegt keinem Zweifel, dass derselbe sich in der richtigen Erkenntniss der bezüglichen Bedürfnisse oft in der rühmlichsten Weise bewährt hat. Je mehr der Ausbau des Eisenbahnnetzes Fortschritte machte, um so mehr wurde dieses praktische Verfahren allerdings erleichtert, indem die bei den älteren Eisenbahnen gemachten Erfahrungen bei den neuen Anlagen verwerthet werden konnten. Das naheliegende Bedürfniss, den Schatz dieser Erfahrungen weiteren Kreisen zugänglich zu machen, hat ferner auch zu zahlreichen schätzenswerthen litterarischen Arbeiten über die bei der Beurtheilung und bei der Entscheidung über die Wahl des Linienzuges einer Eisenbahn in Betracht kommenden Einzelnheiten Veranlassung gegeben. Ein Werk, in welchem die entscheidenden Gesichtspunkte für diese wichtige Thätigkeit auf streng wissenschaftlicher Grundlage in logischem Zusammenhange behandelt sind, war uns bisher jedoch noch nicht bekannt geworden, und die Fachwelt darf Herrn Launhardt gewiss zu grossem Danke verpflichtet sein, dass er sich die mühevolle Aufgabe gestellt hat, diese Lücke der Eisenbahnlitteratur auszufüllen, welche ebensowohl Studirenden, wie er-

fahrenen und bewährten Männern der Praxis oft recht störend gewesen sein wird.

Die Schwierigkeit dieses Unternehmens vermag man erst aus den umständlichen Untersuchungen und Berechnungen, welche die unvermeidliche Vorbedingung für die in bestimmte Formeln zusammengefassten Grundsätze gewesen sind, mit völliger Klarheit zu erkennen. Es kam hier zunächst darauf an, aus dem zur Verfügung stehenden, für den vorliegenden Zweck nicht ohne weiteres verwendbaren Materiale die bei der Trassirung zu beachtenden, lediglich aus der Natur des Eisenbahnwesens heraus sich ergebenden und von allem nur zufälligem Beiwerke möglichst entkleideten Elemente auszuscheiden und dieselben unter steter Auffassung und Beurtheilung aller technischen Verhältnisse von dem weiteren wirthschaftlichen Standpunkte aus, in zweckentsprechender Weise zusammenzustellen. Die wirthschaftliche Seite der Frage bildet das Leitmotiv der ganzen Arbeit, und dieser Umstand ist für dieselbe natürlich besonders erschwerend gewesen, da die — vielleicht in höherem Masse als andere Dinge — von Zeit und Umständen, überhaupt von Zufälligkeiten abhängigen Wirthschaftsangelegenheiten sich einer abstrakten Behandlungsweise gegenüber meistens spröde verhalten. Bekanntlich ist aber Herr Launhardt gerade auf einem solchen Gebiete eine besonders berufene Autorität. Seine eigenartigen Bestrebungen, wirthschaftliche Fragen auf mathematischer Grundlage aufzubauen, haben berechtigtes Aufsehen erregt, und diejenigen Angehörigen des Eisenbahnfaches, welche auf eine vertieftere Kenntniss ihrer Berufsthätigkeit Anspruch erheben wollen, dürften sich einer eingehenden Beschäftigung mit denselben in der Folgezeit schwerlich entziehen können.

Launhardt's „Technische Trassirung der Eisenbahnen“ enthält natürlich nicht lauter neue und überraschende Dinge. Sogar Vieles davon muss jedem Fachmanne bekannt sein. Neu ist jedenfalls, wie bereits angedeutet, die zweckmässige Gruppirung und zusammenhängende Entwickelung des Stoffes, vor allen Dingen aber die rechnerische Behandlung desselben. Wir bekennen, dass uns die letztbezeichneten Abschnitte des Buches besonders anziehend und werthvoll erschienen sind. Diese Berechnungen haben nämlich meistens eine allgemeinere Bedeutung, als der Titel des Buches vermuthen lässt; sie haben nach erfolgter Trassirung der Eisenbahnen keineswegs immer ihre Schuldigkeit gethan, sondern behalten auch für die im Betriebe befindlichen Bahnen ihren Werth, sobald die Ermittelung von Betriebskosten erforderlich wird. Wie wenig Klarheit bisher noch in letzterer Beziehung herrscht, ist jedem Betriebstechniker bekannt; man operirt in dem gegebenen Falle häufig mit so vielen unbestimmten und unbestimmbaren Faktoren, dass man vor der Entscheidung über eine bezügliche Frage oft recht peinliche Gewissensbeklemmungen durchmachen muss. Wir erinnern beispielsweise nur an die in der Praxis so zahlreichen Fälle, in welchen es sich um die Einlegung neuer Züge oder um die Einrichtung neuer Stationen handelt. Wie häufig muss die Entscheidung alsdann von einem gewissen „Gefühle“ abhängig gemacht werden, da ziffernmässige Beweise, durch welche man sich so gern bezüglich der Richtigkeit des Beschlusses beruhigen möchte, nicht zu liefern sind! — Natürlich ist es auch Herrn Launhardt nicht gelungen, für alle hierher gehörigen Räthsel die erlösenden Formeln zu finden, und selbstverständlich ist es ihm auch nicht eingefallen, sich einer solchen Sisyphusarbeit zu unterziehen. Jedenfalls muss ihm aber das Verdienst zuerkannt werden, dass er in das Dämmerlicht, welches das Gebiet der Betriebskosten umgibt, etwas „mehr Licht“ hineingebracht hat. Mit Scharfsinn ist er in die Materie eingedrungen, insoweit hierzu mit Rücksicht auf das zu bearbeitende Thema überhaupt Veranlassung vorlag, und das Ergebniss dieser mühevollen Thätigkeit ist nicht allein belehrend, sondern — was erheblich werthvoller ist — praktisch verwendbar.

In dem unter dem Titel „Die kommerzielle Trassirung“*) herausgegebenen ersten Hefte der „Theorie des Trassirens“ hatte Launhardt die ausschliessliche Abhängigkeit des Linienzuges einer Eisenbahn von den Verkehrsverhältnissen beleuchtet, wobei im Widerspruche mit der Wirklichkeit eine gleichartige horizontale Bodenbeschaffenheit vorausgesetzt war. Die Aufgabe der technischen Trassirung ist es nunmehr, die — vielleicht völlig, mindestens aber theilweise — ideale Linienführung nach Massgabe der Boden- und Betriebsverhältnisse abzuändern. In ersterer Beziehung kommen die lediglich äussere Gestaltung des Bodens, die geognostische Beschaffenheit desselben, die Klima- und Witterungsverhältnisse, die Wasserverhältnisse, die wirthschaftliche Benutzung der Bodenfläche und die Wegeverhältnisse in Betracht; von den Betriebsverhältnissen sind die Menge und Art der zu befördernden Lasten, die Bauart der Fuhrwerke, sowie die Beschaffenheit und Verwendungsweise der Betriebskräfte massgebend. Zur Beurtheilung des Einflusses, welcher hiernach auf die Gestaltung der Trasse ausgeübt wird, muss festgestellt werden, in welcher Weise die Gesammtkosten des Verkehrs von der Länge, sowie von den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen der Trasse abhängig sind.

Ueber die Kosten der Deutschen Eisenbahnen — welche den Launhardt'schen Betrachtungen zu Grunde liegen — werden bekanntlich alljährlich amtliche Zusammenstellungen veröffentlicht, in welchen die ersteren in drei Gruppen getheilt werden, nämlich in die Kosten der allgemeinen Verwaltung, der Bahnverwaltung und der Transportverwaltung. Diese Eintheilung ist jedoch, insoweit es sich um die Aufgabe des Trassirens handelt, nicht ohne weiteres zu brauchen. Launhardt zerlegt daher die Betriebskosten in fünf Gruppen, von welchen für den vorliegenden Zweck nur die drei letzten in Betracht kommen, und zwar:

1. Allgemeine Kosten, welche unabhängig von der Grösse des Verkehrs und von der Länge und Gestaltung der Trasse sind.
2. Bahnhofskosten, welche alle Ausgaben für Aufnahme und Abgabe des Verkehrs umfassen, also mit der Grösse des Verkehrs zunehmen, aber unabhängig von der Beschaffenheit der Trasse sind.
3. Bahnkosten, welche die Zinsen des Anlagekapitals der Bahn, mit Ausschluss der Stationen und aller aussergewöhnlichen Bauwerke und die gewöhnliche Unterhaltung der Bahnstrecke umfassen. Es sind hier nur diejenigen Kosten zu berücksichtigen, welche als in gleichem Verhältnisse mit der Länge der Bahn wachsend anzunehmen sind. Zunächst sind also die Kosten für grössere Brücken und Wegeübergänge, welche aufzuwenden sind, wie man auch die Trasse führen mag, sowie die Befestigungsanlagen und derartige aussergewöhnliche von der Länge und Lage der Trasse oder von der Grösse des Verkehrs ganz unabhängige Kosten auszuscheiden. Ferner ist die vom Verkehr abhängige Abnutzung der Schienen hier ausser Betracht zu lassen.
4. Fahrdienstkosten oder Fuhrwerkskosten. Dieselben sind gesondert für den Güter- und Personenverkehr, also für das Tonnenkilometer und das Personenkilometer zu ermitteln; sie sind unabhängig von den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen, wachsen aber in gleichem Verhältnisse mit der Länge der Bahn und der Grösse des Verkehrs.
5. Zugkraftkosten, welche von der Grösse des Verkehrs, von der Länge, den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen der Bahn abhängig sind. Diese Kosten sind für das Lokomotivkilometer zu ermitteln, wobei auch die Schienenabnutzung mit in Rechnung zu stellen ist.

---

*) Vergl. Jahrg. 1887, Nr. 29 S. 277 d. Ztg.

Von besonderer Wichtigkeit sind die durch den Zugwiderstand, durch die Zugkraft der Lokomotiven und durch die Steigungsverhältnisse bedingten Einflüsse auf die Gestaltung der Trasse.

Unter Berücksichtigung der auf dem Preussischen Bahnnetze vorkommenden mittleren Zugbelastung sowie der Windgeschwindigkeit empfiehlt Launhardt für die Ermittelung des Zugwiderstandes die Formel

$$w = 0{,}0028 + 0{,}000016\, v^2,$$

wobei v (die Fahrgeschwindigkeit) in Metern für die Sekunde einzusetzen ist. Der Widerstandskoeffizient würde hiernach für Güterzüge, deren mittlere Geschwindigkeit 7 m ist, zu 0,0036, für Personenzüge bei einer mittleren Geschwindigkeit von 13 m zu 0,0055 und für Schnellzüge bei einer mittleren Geschwindigkeit von 18 m zu 0,008 anzunehmen sein. Ueber die Vergrösserung, welche der Zugwiderstand durch Krümmungen erleidet, haben befriedigende Ergebnisse bisher bekanntlich noch nicht erzielt werden können. Launhardt bestimmt den bezüglichen Koeffizienten in gleicher Weise wie von Kaven und Baumeister durch die Formel $c = \frac{1}{r}$, in welcher r der Krümmungshalbmesser in Metern ist, und stellt im übrigen fest, dass man zur Bestimmung der Arbeit, welche die Ueberwindung des Kurvenwiderstandes für eine Bahntrasse erfordert, nur die Summe der Centriwinkel aller Krümmungen zu kennen braucht.

Die Zugkraft der Lokomotiven findet ihre Grenze in der Grösse der gleitenden Reibung der Triebräder auf den Schienen oder in der Dampf-Entwickelungsfähigkeit des Lokomotivkessels oder auch in den Konstruktionsverhältnissen einzelner Maschinentheile. Launhardt benutzt für die Berechnung derselben die Formel $Z = zL$, worin L das Gewicht der Lokomotive und des Tenders und z den Zugkraftkoeffizienten bezeichnet. Letzterer schwankt mit Rücksicht auf die Dampfentwickelung, sowie auf den Reibungswiderstand der Triebräder auf den Schienen zwischen 0,02 und 0,16, wobei in jedem Falle der kleinste der aus beiden Umständen sich ergebenden Werthe in Rechnung zu stellen ist.

Unter den Steigungen einer Bahnstrecke wird diejenige, welche zur Berechnung des Zuggewichtes dient, die massgebende Steigung genannt. Dieselbe ist unter Vernachlässigung solcher steileren Strecken von geringer Länge, welche mit Anlauf, d. h. unter theilweiser Aufzehrung der lebendigen Kraft des Zuges, erstiegen werden können, nach derjenigen Strecke festgesetzt, in welcher das Steigungsverhältniss unter Hinzufügung des Widerstandskoeffizienten der darin vorkommenden Krümmungen am grössten wird. Falls die in beiden Richtungen zu befördernden Lasten gleich gross sind, verursachen Steigungen, welche gleich oder kleiner als der Widerstandskoeffizient w sind, keine höheren Betriebskosten als wagerechte Strecken. Daher werden Steigungen, welche kleiner als w sind, unschädliche, grössere als w aber schädliche Steigungen genannt.

Als Betriebskosten der Strecke kommen — mit Ausschluss aller für die Aufnahme und Abgabe des Verkehrs aufzuwendenden, also der Stations- und Expeditionskosten — lediglich die Kosten der Beförderung, insoweit dieselben von der Verkehrsmenge abhängig sind, in Betracht, d. h. also die Kosten für den Fahrdienst und für den Zugförderungsdienst. Zu beachten ist hierbei, dass die durch Krümmungen verursachte Vermehrung der Betriebskosten in schädlichen Steigungen nur halb so gross ist, als in unschädlichen Steigungen. Diese Thatsache ist auch ohne beweisende Rechnung verständlich, da Krümmungen in unschädlichen Steigungen in beiden Fahrrichtungen, in schädlichen Steigungen aber nur bei der Bergfahrt vermehrten Dampfverbrauch veranlassen. Die Feststellung der Betriebskosten kann im übrigen bisweilen dadurch erleichtert werden, dass man für die betreffende Bahnlinie eine einheitliche geradlinige Steigung ermittelt, welche die gleichen Betriebskosten wie der wechselnd gestaltete Linienzug erfordern würde. Launhardt nennt dieselbe gleichwerthige Steigung. Man findet letztere, indem man annimmt, dass durch die ganze Bahnlänge eine Höhe erstiegen wird, welche gleich der, durch alle schädlichen Steigungen erreichten Höhe ist, unter Hinzufügung einer Höhe, welche durch alle unschädlichen Steigungen erreicht werden würde, wenn dieselben das Steigungsverhältniss w hätten, und unter weiterer Hinzufügung des doppelten Widerstandes aller Krümmungen in unschädlicher Steigung und des einfachen Widerstandes aller Krümmungen in schädlicher Steigung. Die gleichwerthige Steigung ist selbstverständlich für den Güterverkehr eine andere als für den Personenverkehr.

Durch Kuppelung der Achsen kann man die Zugkraft der Lokomotiven steigern und das Zuggewicht vermehren, wodurch die von der Zugkraftleistung unabhängigen Kosten der Lokomotive auf eine grössere Anzahl von Einheiten vertheilt und somit die Betriebskosten für das Tonnenkilometer verringert werden. Mit Rücksicht hierauf hat Launhardt mehrere, für den praktischen Gebrauch verwerthbare Tabellen berechnet, in welchen für Lokomotiven mit verschiedener Anzahl gekuppelter Triebachsen, sowie für verschiedene Werthe des Zugkraftkoeffizienten das Gewicht des Zuges in Tonnen, die Fahrgeschwindigkeit in Metern während einer Sekunde und die Betriebskosten — beim Güterverkehr für das Tonnenkilometer der Rohlast, beim Personenverkehr für die Tonne Zuggewicht — in Pfennigen nachgewiesen sind. In weiteren Tabellen sind das Gewicht und die Geschwindigkeit der Güter- und Personenzüge, ferner mit Hilfe von Näherungsformeln die Betriebskosten für das Tonnenkilometer der Rohlast von Güterzügen und für das Tonnenkilometer der Personenzüge in Pfennigen, sowie die Kosten eines Güterzug- und Personenzugkilometers in Pfennigen, und zwar in allen Fällen für verschiedene Steigungsverhältnisse ermittelt. Zu beachten ist hierbei, dass diese Kosten von Tonnen-, Personen- und Zugkilometern nur die eigentlichen Betriebskosten der Strecke unter Ausschluss der Bahnunterhaltungs- und Stationskosten umfassen und daher nicht unerheblich niedriger sind als die sonst gewöhnlich unter Einschluss der letzteren mitgetheilten Angaben über die Betriebskosten.

Erwähnt sei noch, dass, wie sich bei Vergleichung der Kosten der Güter- und Personenzüge ergibt, ein Güterzug auf vollständig horizontaler und gerader Bahn 2 Mal, auf Flachlandbahnen $1\frac{1}{2}$ Mal und auf Gebirgsbahnen von 0,025 Steigung nur $1\frac{1}{3}$ Mal so theuer sein würde, als ein Personenzug.

Falls der Verkehr in einer Fahrrichtung überwiegt — dieselbe wird Hauptrichtung genannt —, so ist in derselben die Belastung der Züge stärker anzunehmen als in der entgegengesetzten. Hierbei ist zu berücksichtigen, ob die massgebende Steigung in der Hauptrichtung oder in der Nebenrichtung liegt. Ist der Unterschied der Verkehrsmenge in beiden Richtungen jedoch nicht sehr erheblich, so kann die Berechnung der Betriebskosten unter der Annahme eines für beide Richtungen gleich grossen Verkehrs durchgeführt und die Abweichung von der gleichen Vertheilung des Verkehrs durch eine passende Bestimmung des Ladungskoeffizienten berücksichtigt werden. Letztere ist zu $\frac{2b}{1+r}$ anzunehmen, worin b den Ladungskoeffizienten in der Hauptrichtung des Verkehrs und r das Verhältniss des Nutzlastenverkehrs in der Nebenrichtung zu dem in der Hauptrichtung bezeichnet. — (Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg am 1. d. Mts. (u. zw. gleichzeitig mit Eröffnung der bisher nur dem Güterverkehre dienenden Strecke Inowrazlaw-Montwy für den Gesammtverkehr) in Betrieb genommene Neubaustrecke Montwy-Kruschwitz (9,59 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4528 vom 21. Dezember 1888 an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die neuen technischen Vereinbarungen (abgesandt vom 27.—31. Dezember 1888).

Nr. 4992 vom 29. Dezember 1888 an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 5035 vom 29. Dezember 1888 an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 5093 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 5095 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zeichnung der Lokalbahn Golleschau-Ustron (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 5097 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademasse (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 5107 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle, betreffend Uebernahme der gezahlten Entschädigung für die verzögerte Lieferung von 2 Wagen Kohlen und Koks Riemke-Stuttgart (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 5121 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen Deutscher Eisenbahnen im November 1888.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte und im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November 1888 ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 34 722,02 km, nachstehende Einzelnheiten: Im November 1888 war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 51 Bahnen, mit zusammen 33 619,37 km, höher und bei 20 Bahnen, mit zusammen 1 102,65 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende November 1888 war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 51 Bahnen, mit zusammen 33 850,48 km, höher und bei 20 Bahnen, mit zusammen 871,54 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende November 1888 das gesammte konzessionirte Anlagekapital 21 609 900 *M.* (14 655 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 4 500 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 88,27 km, so dass auf je 1 km 244 816 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende November 1888 das gesammte konzessionirte Anlagekapital 579 991 229 *M.* (305 516 550 *M.* Stammaktien, 79 381 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 195 093 029 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 792,22 km, so dass auf je 1 km 152 942 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden: am 1. November die Strecke Wülfrath-Velbert 8,50 km, Dahlerau-Beyenburg 5,10 km (Königlicher Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld) und Mügeln-Nerchau-Trebsen 23,94 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), am 15. November Hagendingen-Gr.-Moyeuvre 10,18 km (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen).

Das Strassenbahnnetz im Westen und Süden Berlins.

Die von der Eisenbahnbaufirma Reymer & Masch erbaute und in Betrieb gesetzte Dampfstrassenbahn Kurfürstenstrasse-Grunewald ist für die Summe von angeblich einer Viertel Million Mark in das Eigenthum der Firma H. Bachstein übergegangen. Letztere Firma ist dadurch alleinige Besitzerin des gesammten Strassenbahnnetzes im Süden und Westen Berlins geworden. Durch Uebernahme der Bahnen vom Kurfürstendamm bis Schmargendorf und von Gross-Lichterfelde nach Teltow von der Firma Davis, Donath & Cie. und durch den Bau der Bahn Nollendorfplatz-Schöneberg-Friedenau-Steglitz (6,1 km lang, eröffnet am 22. Dezember 1888), sowie durch den Weiterbau der letzteren Strecke über Steglitz hinaus, bis Gross-Lichterfelde und über Teltow hinaus nach Stahnsdorf bis Wannsee, welche Bauten zum bevorstehenden Frühjahr bereits beschlossen sind, wird für die Umgebung ein vollständiger Ring geschlossen, durch den eine der schönsten Partien der Mark, das sogenannte „Teltow", aufgeschlossen wird.

Rostocker Hafenbahn.

Am 3. d. Mts. hat in Rostock die Eröffnung der von dem Deutsch-Nordischen Lloyd erbauten Hafenbahn stattgefunden.

Schlafwagenbetrieb auf den Strecken Berlin-Frankfurt a/M. und Hamburg-Frankfurt a/M.

Seit dem 1. d. Mts. ist der Schlafwagenbetrieb zwischen Frankfurt a/M. und Berlin über Bebra-Eisenach-Halle, sowie über Cassel-Nordhausen-Magdeburg von der Internationalen Schlafwagengesellschaft auf die Preussische Staatsbahnverwaltung übergegangen. Die Preise der Schlafwagenkarten betragen: 1. für die Strecke Frankfurt a/M.-Berlin oder umgekehrt I. Klasse 10 *M.*, II. Klasse 8 *M.*, 2. für die Theilstrecke Frankfurt a/M.-Corbetha oder umgekehrt I. Klasse 8 *M.*, II. Klasse 5 *M.* 50 ₰. Der Vorverkauf dieser Schlafwagenkarten findet in Frankfurt a/M. in der amtlichen Fahrkarten-Verkaufsstelle, Hotel „Frankfurter Hof", und in Berlin im Internationalen Reisebüreau von L. Siepermann, Unter den Linden 67, statt.

Gleichfalls seit dem 1. d. Mts. ist der Vorverkauf der Karten für den Schlafwagenverkehr von Frankfurt a/M. nach Hannover bezw. Hamburg von der Billetexpedition auf dem Hauptbahnhof in Frankfurt a/M. auf die amtliche Fahrkarten-Verkaufsstelle im Hotel „Frankfurter Hof" übertragen. Die Preise dieser Karten betragen: für die ganze Strecke Frankfurt a/M.-Hamburg oder umgekehrt 10 *M.* und für die Theilstrecke Frankfurt a/M.-Hannover oder Hamburg-Hannover oder umgekehrt 6 *M.* Für beide Wagenklassen wird in diesem Falle nur eine Sorte von Karten ausgegeben.

Aus Württemberg: Elektrische Beleuchtung des Bahnhofs Stuttgart.

Die Anlage für elektrische Beleuchtung des Bahnhofs Stuttgart ist in den letzten Tagen in ihrer ganzen Ausdehnung fertiggestellt und dem Betrieb übergeben worden. Die beiden Gleisehallen des Bahnhofs waren schon seit dem Jahre 1883 mit Bogenlampen elektrisch beleuchtet. Letztere sind nun in die Neuanlage einbezogen. Zum Betrieb dienen 3 Dampfkessel mit rauchverzehrender Feuerung, System Tenbrink, von je 39 qm Heizfläche und 8 Atmosphären Dampfdruck und 3 Verbund-Dampfmaschinen von je 35 Pferdekräften. Von den Kesseln und Dampfmaschinen dient je 1 Stück als Reserve. Die Bogenlampen werden durch 3 neue Dynamomaschinen, sowie durch die zwei im Jahre 1883 von der Firma L. E. Schwerd in Karlsruhe und eine im gleichen Jahre von Möhring in Frankfurt a/M. gelieferte Dynamomaschine gespeist, zum Betrieb der Glühlichter dienen 3 neue Dynamomaschinen. Die Kessel, Dampfmaschinen, sowie die neuen Dynamomaschinen und die ganze elektrische Beleuchtungseinrichtung nebst Aufhängvorrichtungen und eisernen Masten sind von der Maschinenfabrik Esslingen ausgeführt worden.

Im Bahnhofsgebäude sind die Eingangshalle und der Mittelgang mit 6, die beiden Gleisehallen mit je 8 Bogenlampen, die Wartesäle und Restaurationsräume II. Klasse mit zusammen 4, die Wartesäle und die Restauration III. Klasse mit 4 Bogenlampen beleuchtet. In dem Hofwartesaal, den Wartesälen I. Klasse, den Amtslokalen, Gepäck-, Kassen- und Posträumen und auf den kleineren Perrons sind zusammen 200 Glühlampen mit einer Lichtstärke von 16 bis 35 Kerzen in Verwendung. Die ausserhalb des Bahnhofsgebäudes liegenden Gleise sind durch 8 Bogenlampen beleuchtet, welche auf 12 m hohen eisernen Masten angebracht sind. In dem Maschinenhaus sind in hübscher Anordnung auf Apparattafeln die verschiedenen Regulirwiderstände, Ausschalter, Umschalter und Messapparate angebracht und es ist die Einrichtung derart getroffen, dass jede der gleichen Maschinen auf die verschiedenen Stromkreise eingeschaltet werden kann.

Die Einrichtung ist als eine in allen Theilen gelungene zu bezeichnen.

Finsterwalde-Zschipkauer Eisenbahn.

Nach einer der „Voss. Ztg." zugegangenen Mittheilung hat sich der Verkehr auf der neuen Sekundärbahn Finsterwalde-

Zschipkau in kaum geahnter Weise entwickelt. Derselbe dürfte in nächster Zeit noch lebhafter werden, da Aussicht für eine direkte Verbindung mit Senftenberg und dadurch mit den Sächsischen Bahnlinien vorhanden ist. Die Sekundärbahnverwaltung stand mit den Besitzern der nur für den Kohlenverkehr eingerichteten Strecke Zschipkau - Senftenberg in Unterhandlung behufs Erwerbung derselben. Eine Verständigung soll auch bereits hinsichtlich der Strecke Zschipkau-Meuro erzielt worden sein, während jedoch bezüglich des Ankaufs der Kohlenbahn Meuro-Senftenberg Schwierigkeiten vorliegen. Infolge dessen soll der Aufsichtsrath den Bau eines eigenen Gleises zwischen Meuro und Senftenberg beschlossen und die Vorarbeiten hierzu bereits eingeleitet haben.

Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft.

Der Gesellschaft ist gegen eine übernommene Gleiseerneuerungsverpflichtung städtischerseits die Konzessionsverlängerung bis zum Jahre 1950 für den in der Stadt Karlsruhe gelegenen Theil des Unternehmens bewilligt und der Staat hat als Aufsichtsbehörde diese Abmachung genehmigt. Die Ausgaben, welche der Gesellschaft durch die Gleiseerneuerung, zu der sie sich verpflichtet hat, entstehen werden, beziffert die Direktion auf etwa 120 000 ℳ. Die Einnahmen haben sich wesentlich gehoben. Die Direktion stellt für 1888 eine Dividende von 4½ pCt. in Aussicht. Bei dem im Laufe des vorigen Jahres in Betrieb gekommenen Thurmberg-Drahtseilbahnunternehmen in Durlach hat sich die Gesellschaft mit 15 000 ℳ betheiligt.

Crefeld-Uerdinger Eisenbahn.

Die Direktion soll auf die Anfrage eines Aktionärs bezüglich der Rentabilität im vergangenen Jahre die Antwort ertheilt haben, dass die Einnahmen um mehr als 20 000 ℳ hinter dem Vorjahre zurückgeblieben, während gleichzeitig die Ausgaben wegen der höheren Preise für Hafer und Kohlen gestiegen seien. Die Dividende dürfte daher erheblich niedriger ausfallen, als im vorigen Jahre, für welches 4½ pCt. gezahlt worden sind.

Frankfurter Güterbahn.

Die Dividende für das Jahr 1888 wird auf 5½ pCt. gegen 6¼ pCt. im Vorjahre geschätzt.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Vom 1. bis 15. Dezember v. J. wurden von den an die Bahn angeschlossenen Zechen an Steinkohlen und Koks täglich im Durchschnitt abgefahren 247 Wagenladungen gegen 250 Wagenladungen in der voraufgegangenen 14 tägigen Periode und gegen 167 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtumsatz betrug in der ersten Hälfte des Monats Dezember 1888 3 205 Wagenladungen gegen 3 251 Wagenladungen in der zweiten Hälfte des Monats November und gegen 2 166 Wagenladungen in der ersten Hälfte des Monats Dezember 1887.

Aus Frankreich.

Die Eisenbahnen im Kriegsfalle.

Der in Nr. 97 S. 912 des vorigen Jahrganges dieser Zeitung ausführlich besprochene Gesetzentwurf des Kriegsministers von Freycinet, welcher eine wesentliche Aenderung der bisherigen Bestimmungen über die Verwendung der Eisenbahnen im Kriegsfalle bezweckt, ist von dem betreffenden parlamentarischen Ausschusse genehmigt. Im Einverständnisse mit dem Kriegsminister wird der Berichterstatter über die Vorlage die Dringlichkeit und die unverzügliche Erörterung derselben beantragen.

Rückerstattung zu viel erhobener Beträge.

Mit Rücksicht auf mannigfache, sogar vor die Gerichtsbehörden gebrachte Beschwerden, dass die Eisenbahngesellschaften bisweilen Schwierigkeiten bezüglich der Rückzahlung der zu viel erhobenen Beträge verursachen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Verfügung erlassen, in welcher die Eisenbahngesellschaften auf die Beseitigung dieses Uebelstandes hingewiesen werden. Zu diesem Behufe ist überdies angeordnet worden, dass allmonatlich eine Nachweisung der zu viel erhobenen Summen auf den betreffenden Stationen für die Dauer eines Monates, d. h. bis zu ihrem Ersatze durch die etwaige folgende Nachweisung, ausgehängt wird. Dem Publikum soll hierdurch der Vorwand einer bezüglichen Beschwerde über die Bahnverwaltung entzogen werden.

„Le Journal des Transports“ erkennt den guten Grundgedanken dieses Erlasses an, erklärt es aber für einfacher, die betheiligten Interessenten unmittelbar zu benachrichtigen, anstatt denselben die Verpflichtung aufzuerlegen, sich nach der Station zu bemühen, um die Nachweisungen zu durchforschen.

Generaldirektion für Post- und Telegraphenwesen.

In dem Ministerrathe wird angeblich die Frage erörtert, ob es zweckmässig sein möchte, die bisher dem Finanzministerium unterstellte Generaldirektion für Post- und Telegraphenwesen der Abtheilung für Handel und Industrie zuzuweisen.

Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen.

„Le Journal des Transports“ macht in einem besonderen Leitartikel auf die eisenbahnwissenschaftlichen Vorlesungen aufmerksam, welche seit einigen Jahren auf Anordnung des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Herrn von Maybach, in den Universitätsstädten Berlin und Breslau, sowie in Köln und Elberfeld gehalten werden, und beklagt es, dass man in Frankreich auf eine ähnliche Einrichtung bisher noch nicht Bedacht genommen habe.

Neue strategische Eisenbahnen.

210 Millionen Francs, um welche angeblich das ausserordentliche Kriegsbudget bald vermehrt werden soll, sind anscheinend für die Anlegung von zwei neuen Schienenwegen in der Richtung der Ostgrenze zwischen Vitry und Lérouville bestimmt. Bis jetzt führen von Lérouville, einem Knotenpunkte nahe der Grenze, nur zwei Bahngleise weiter, und um die Anhäufung von Truppen, die aus Vitry, Blesmes, Revigny kommen könnten, zu verhindern, hat der Grosse Generalstab die Verdoppelung dieser Schienenwege, die von Lérouville fächerförmig nach der Grenze führen, als erforderlich bezeichnet. Die Vorarbeiten sollen bereits begonnen haben und die Arbeiten sollen möglichst gefördert werden.

Betriebseröffnung der Eisenbahn Bougie-Tazmalt in Algier.

Die Gesellschaft der Ostalgerischen Eisenbahnen hat am 12. Dezember 1888 den Betrieb auf der 80 km langen Theilstrecke Bougie-Tazmalt der Eisenbahn zwischen Bougie und Beni-Mansour eröffnet. Ausser den beiden bezeichneten Endstationen umfasst diese Bahn die Stationen la Réunion, El-Ksour, El-Maten, Sidi-Aïch, Takrietz, l'Ighzer Amokran, Akbou und Allaghan.

Luxuszüge zwischen Paris und der Mittelmeerküste.

Ermuthigt durch den Erfolg, welchen die zwischen Paris und den Ueberwinterungsstationen des Mittelmeeres im vergangenen Winter eingerichteten Luxuszüge gehabt haben, ist die Ablassung solcher Züge auch für den diesmaligen Winter zwischen der Paris - Lyon - Mittelmeerbahn und der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft vereinbart worden. Diese Züge bestehen aus den bestausgestattetsten Wagen der Bahngesellschaft, den sogenannten „lits-salons“, und aus den Schlaf- und Restaurationswagen der Schlafwagen-Gesellschaft. Der von Paris um 6 Uhr 50 Minuten Abends abgehende Zug trifft am folgenden Vormittage um 9 Uhr 20 Minuten in Marseille, um 1 Uhr 25 Minuten Nachmittags in Cannes und um 2 Uhr 7 Minuten Nachmittags in Nizza ein. Der Zug in entgegengesetzter Richtung verlässt Nizza um 12 Uhr 10 Minuten Mittags, Cannes um 12 Uhr 51 Minuten Mittags, Marseille um 4 Uhr 50 Minuten Nachmittags und erreicht Paris am folgenden Morgen um 8 Uhr.

Verschiebung eines Stationsgebäudes.

Aus Genf wird berichtet, dass die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn daselbst die Verschiebung eines, aus Eisen und Ziegeln hergestellten, beträchtlich schweren Dienstgebäudes für ankommendes Gepäck hat bewirken lassen. Unter das in seinen Fundamenten völlig blossgelegte Gebäude wurden zunächst starke Balken gestreckt, welche auf eisernen Querträgern lagerten. Unter letztere wurden massive eiserne Cylinder gebracht, die auf Schienen ruhten. Vermittelst mehrerer, von Menschen betriebenen Haspeln wurde das Gebäude alsdann langsam verschoben. Im Innern desselben waren zur Sicherung der Konstruktion in geeigneter Weise Balken eingeschoben.

Kohlenverkehr.

Während der ersten Hälfte des Jahres 1888 sind in den Kohlengebieten des Norddepartements 5 957 249 t gegenüber 5 397 920 t in dem entsprechenden Zeitraume des Vorjahres gefördert; die Zunahme, an welcher fast alle Gruben betheiligt sind, beträgt somit 559 329 t oder 10,5 pCt. Beinahe 70 pCt. dieser vermehrten Förderung sind durch die Nordbahn verfrachtet; auf dieselbe entfielen nämlich in der angegebenen Zeit des Jahres 1888 etwa 3 078 530 t und in demselben Zeitraume des Vorjahres 2 693 519 t, die Frachtvergrösserung betrug somit 385 011 t.

Aus Russland.

Neue Kanzlei für Eisenbahnangelegenheiten.

In der Kreditkanzlei des Finanzministeriums ist eine neue Abtheilung gebildet worden, welche sich mit den die Eisenbahnen betreffenden Angelegenheiten (Finanzen und Tarife) befassen soll. Zum Chef derselben ist Herr Witte ernannt, welcher unter Herrn von Wyschnegradsky Chef der Odessaer Eisenbahn der Südwestbahnen war und ihn bei Einführung der damaligen Tarifpolitik sehr wesentlich unterstützt hat. Man erwartet, dass die Regierung die Machtbefugnisse, welche die neueren Gesetze ihr betreffs der Tarifgestaltung einräumen, dazu benutzen wird, die gesammten Eisenbahntarife in Russland einer neuen und sehr gründlichen Umgestaltung zu unterziehen.

Tarifarisches.

Wie die „Zeitschr. für Eisenb." meldet, hat der von der Regierung eingesetzte Tarifausschuss seine Berathungen beendigt, deren Ergebniss fast durchgehends in einer Erhöhung der Tarife, besonders für Getreide für den inneren Verkehr, besteht. Die Regierung hat die Einführung des neuen Tarifes probeweise auf ein Jahr angeordnet. Diese Massnahme wird begründet mit den grossen Garantiezuschüssen der Staatsverwaltung, nachdem die Eisenbahnen aus Wettbewerbsrücksichten die Tarife soweit ermässigt haben, dass sowohl der Fiskus, als auch die Bahnen darunter litten.

Verstaatlichung.

Die „Mosk. Ztg." meldet, dass das Finanzministerium die Verstaatlichung der betreffenden Strecken der Warschau-Wiener, der Warschau-Bromberger und der Warschau-Terespoler Eisenbahnen plane, was das Aerar statutenmässig mittelst Umtausches der Aktien gegen Schatzbonds bewerkstelligen könnte.

Neue Eisenbahnen in Finnland.

Das Eisenbahnnetz von Finnland wird in diesem Jahre um folgende drei neue Linien vermehrt werden, nämlich: Kuopio-St. Michel, auf welcher bereits Güterbeförderung stattfindet, St. Michel-Kaipiais und Kouvola-Kotka, die beide angeblich noch im Laufe dieses Monats dem Verkehr übergeben werden sollen. Eine Gesellschaft wird ausserdem noch eine Linie von Wiborg nach Imatra bauen, wo bei dem dortigen Wasserfalle grosse industrielle Werke angelegt werden sollen.

Kursk-Kiewer Eisenbahn.

Die Aktien der Kursk-Kiewer Eisenbahn sind in der letzten Zeit bedeutend im Kourse gestiegen. Man erwartet eine erhebliche Vergrösserung der Superdividende, welche für das Jahr 1887 nur 1 Rbl. betragen hatte. Von der Petersburger „Börsen-Ztg." ist sogar eine Aufstellung veröffentlicht worden, welche die 1888er Superdividende auf nicht weniger als 13 Rbl. für die Aktie schätzt. Bei einem solchen Betrage würde sich zum jetzigen Rubelkourse eine Gesammtdividende von über 11¾ pCt. in Gold ergeben. Diese Veranschlagung erscheint zu hoch gegriffen, immerhin ist die Erwartung einer gegen das Vorjahr wesentlich grösseren Dividende berechtigt. In den ersten 11 Monaten hat die Bahn eine Mehreinnahme von 645 000 Rbl. erzielt; ferner bewirkt die Umwandlung der Prioritäten und die Hebung des Rubelpreises Ersparnisse. Aus der Derwis'schen Angelegenheit sollen nach Angabe des genannten Petersburger Blattes nur noch 54 000 Rbl. abzuschreiben sein.

Aus der Schweiz.

Eisenbahn Murten-Freiburg.

Die Regierung hat die Herstellung einer etwa 17 km langen, normalspurigen eingleisigen Bahn zwischen Murten und Freiburg konzessionirt, welche im Bahnhof Murten der Westschweizerischen und Simplonbahn beginnen wird. Die neue Bahn soll 25 ‰ als grösste Steigung und als kleinsten Krümmungshalbmesser 150 m erhalten. Der Betrieb derselben soll, wie bei anderen, an die Westschweizerische und Simplonbahn angeschlossenen Strecken, von letzterer geleitet werden, wodurch die Beschaffung besonderen Betriebsmateriales für die neue Linie entbehrlich werden würde. Für den Personenverkehr sollen nur zwei Wagenklassen (II. und III.) eingeführt werden. Die Herstellungskosten der Bahn sind auf 1 100 000 Francs oder auf rund 65 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Schmalspurbahn Boudry-Serrières.

Für den Bau und Betrieb einer etwa 8,1 km langen Bahn von 1 m Spurweite zwischen Boudry und Serrières, welche als Fortsetzung der Bahn zwischen Neuenburg und Serrières dienen soll, ist kürzlich die Konzession seitens der Regierung ertheilt. Die grösste Steigung der beabsichtigten Linie soll 14,5 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser derselben 120 m betragen. Im Verhältnisse zu der Länge der Bahn werden zahlreiche Kunstbauten erforderlich, nämlich: Verbreiterung der Areusebrücke, zwei Brücken bei Serrières, viele grössere und kleinere Durchlässe, sowie eine Stützmauer bei Auvernier. Die Hauptkosten aber wird die Versicherung der äussern Dammböschung längs des Sees gegen den Wellenschlag bei Hochwasser verursachen, zu welchem Zwecke ein etwa 50 cm dicker, aus grossen Blöcken bestehender Steinwurf vorgesehen ist. Für den Oberbau sind Stahlschienen von 20 kg Gewicht auf das Meter und eichene Schwellen in Aussicht genommen.

An Rollmaterial sollen beschafft werden: 2 Lokomotiven von 12 t Leer- und 15 t Dienstgewicht, 4 Personenwagen mit je 6 Plätzen I. und 27 Plätzen II. Klasse, 1 Postwagen und 1 bedeckter Güterwagen. Im übrigen soll das für die Strecke Neuenburg-Serrières beschaffte Rollmaterial auch für die in Rede stehende Fortsetzung benutzt werden.

Die Gesammtkosten der Anlage sind auf 436 000 Frcs. oder auf etwa 54 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagt. Die Betriebsausgaben werden nach denjenigen der Waldenburger und Lausanne-Echallens Bahn zu 1 Frcs. auf das Zugkilometer geschätzt, so dass sich bei den angenommenen 39 612 Zugkm im Jahre der Betrag von 39 612 Frcs. ergibt. Die jährlichen Einnahmen werden auf 35 200 Frcs. aus dem Personenverkehr und auf 15 500 Frcs. aus dem Güterverkehr, zusammen also auf 50 700 Frcs. geschätzt. Nach Abzug der Betriebskosten würde sich somit ein Ueberschuss von rund 11 000 Frcs. ergeben.

Wagenverband.

Seit dem 1. Januar d. J. gehören dem Schweizerischen Wagenverbande folgende Bahnen an: die Westschweizerische und Simplonbahn, die Centralbahn, die Nordostbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen, die Gotthardbahn, die Jura-Bern-Luzernbahn, die Emmenthalbahn, die Tössthalbahn, die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn und die Neuenburger Jurabahn.

Vereinigung der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen.

Zu den Gerüchten, welche zum Zwecke einer Beeinflussung der Kourse Schweizerischer Bahnen in Umlauf gesetzt worden sind, gehörten auch diejenigen, welche von einer durch die Unionbank in St. Gallen betriebenen Vereinigung der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen sprachen. „Diese Meldungen werden neuerdings von Schweizerischen Blättern als müssige Erfindungen von Leuten, welche auch nicht den geringsten Einblick in die Verhältnisse der fraglichen Institute und in ihren Geschäftskreis besitzen", bezeichnet.

Jura-Bern-Luzernbahn.

Am 29. Dezember v. J. hat eine Generalversammlung der Aktionäre zur Beschlussfassung über die Ausgabe von zwei Millionen Francs neuer Aktien behufs des weiteren Ausbaues der Brüningbahn, der Herstellung einer Linie Renau-Chaux de Fonds und der Anschaffung von Wagen stattgefunden.

Rigibahn (Vitznau-Rigikulm).

Nach den für das ganze Jahr 1888 vorliegenden Einnahmeausweisen wurden befördert 93 564 gegen 98 337 Personen im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen: für Personentransport 386 858 (402 425) Frcs., für Gepäck 9 638 (10 808) Frcs., für Güter 17 899 (18 969) Frcs., zusammen 414 397 gegen 432 203 Frcs. Hiervon ist für die Pacht der Strecke Staffelhöhe-Kulm ein Betrag von 77 068 Frcs. in Abzug zu bringen (1887 79 258 Frcs.), so dass die Betriebseinnahmen auf 337 328 Frcs. sich beziffern gegen 352 944 Frcs. in 1887, für welches Jahr eine Dividende von 8½ pCt. vertheilt wurde. Auf der Linie Kaltbad-Scheidegg wurden 19 150 (26 266) Frcs. eingenommen.

Lulea-Ofotenbahn.

Die Direktion der Swedish-Norwegian Railway Company limited hatte im Dezember v. J. einen Vertragsentwurf wegen Erwerbung der Bahn durch den Staat dem Ministerium des Innern zugestellt. Die Bedingungen der Gesellschaft waren folgende: 1. Die Gesellschaft vollendet den Bau der Bahn so schnell als möglich. 2. Auf das ganze Aktienkapital der Gesellschaft von 1 500 000 £, vertheilt je zur Hälfte in ordentliche und Prioritätsaktien, übernimmt der Schwedische Staat allein oder in Verbindung mit Norwegen eine Zinsgarantie mit 4 pCt. Die Gesellschaft verpflichtet sich dagegen, das Aktienkapital nicht zu erhöhen. 3. Der Schwedische Staat verpflichtet sich, das Eisenerz weder mit einem Ausfuhrverbot, noch mit einem Ausfuhrzoll zu belegen. 4. Der Schwedische

Staat gestattet die zollfreie Einfuhr von allem zur Vollendung und Unterhaltung der Bahn erforderlichen Material. 5. Der schnellen Vollendung der Bahn und der Erleichterung des Betriebes derselben wird kein Hinderniss in den Weg gelegt; es wird gestattet, dass die jetzt auf der Bahn liegenden Schwellen bis zu ihrer Abnutzung liegen bleiben. 6. Die Konzession verbleibt in Kraft, bis die Bahn dem Staate übergeben wird. 7. Die Gesellschaft verpflichtet sich rechtzeitig, wenn es gewünscht wird, zwei Monate vor jedem Zinstermin, den zur halbjährlichen Zinsenbezahlung erforderlichen Betrag von 30 000 £ und so ferner bis zur Bezahlung, welche am 1. Januar 1892 verfällt und am 1. März 1892 ausgezahlt werden soll, vorschussweise bei C. J. Hambro & Son in London einzuzahlen. 8. Die Gesellschaft verpflichtet sich, mit Beginn des Jahres 1892 anfangend, am Schluss jedes Kalenderhalbjahres bei C. J. Hambro & Son in London für jede Tonne Eisenerz, die während des dann verflossenen Halbjahres über Lulea oder Ofoten ausgeführt worden ist, 6 sh. Sterling einzuzahlen. Diese Einzahlungen sollen zur Zinsenzahlung, zur Tilgung der Obligationsschuld von 2 000 000 £ und des Aktienkapitals dienen. 9. Am Schlusse desjenigen Jahres, in welchem diese Einlösung beendet ist, übergibt die Gesellschaft dem Staate die ganze Eisenbahn mit allem zum Betriebe gehörigen Material, Häusern u. s. w.

Da ein kleiner Theil der Eisenbahn (42 km) in Norwegen belegen ist, hatte die Gesellschaft das Ministerium des Innern ersucht, mit der Norwegischen Regierung bezügliche Vereinbarungen treffen zu wollen. Es wird dann nachgewiesen, dass die Gesellschaft, so lange die Eisenbahn in ihrem Besitz ist, 6 sh. auf die Tonne Eisenerz abgeben kann, dass Erzlieferungen im Betrage von 650 000 t bereits kontraktlich abgeschlossen sind und in dem Masse erhöht werden können, wie die Möglichkeit des Transportes zunimmt.

Im Jahre 1904 soll die Bahn nach den Berechnungen schuldenfrei sein und dem Staate übergeben werden können. Das Schriftstück schliesst wie folgt: „Die Gesellschaft kann nur annehmen, dass die Regierung diesen Vorschlag gutheissen wird. Da aber ein Konsortium sehr reicher Englischer Bankiers im anderen Falle alle erhältlichen Aktien der Gesellschaft aufkaufen will, um so den grossen Gewinn selbst zu machen, der jetzt dem Schwedischen Staate angeboten wird, so ersucht die Gesellschaft die Regierung um baldmöglichste Antwort, ob sie diesen Vorschlag dem nächsten Reichstage als Vorlage unterbreiten will."

Die Schwedische Regierung hat jedoch den Verstaatlichungsvorschlag endgültig abgelehnt. Es mag hierzu noch bemerkt werden, dass diesem Bahnunternehmen in Schweden von vornherein keine besondere Sympathie entgegengebracht ist, und zwar nicht allein wegen der Ausbeutung der Erzgruben von Gellivara durch eine ausländische Gesellschaft, sondern auch deshalb, weil die Bahn bei einem etwa möglichen kriegerischen Zusammenstosse Schwedens und Norwegens mit dem mächtigen Nachbarn im Osten dem letzteren unter Umständen von grossem Werthe sein könnte. In Schwedischen Blättern wird dieses Bahnunternehmen als durchweg ungesund von Anfang an bezeichnet. Im übrigen sollen nach neueren Meldungen die Betriebsverwaltung der Staatsbahnen, die Provinzialverwaltung von Nordland sowie auch die gesammte Presse die baldigste Uebernahme der Bahn durch den Staat, aber nur zu einem dem wirklichen Werthe entsprechenden Preise, befürworten.

Entscheidungen des Reichsgerichts über die Haft der juristischen Personen für das Verschulden ihrer Vertreter und Angestellten.

Zwei Urtheile des III. Civilsenats sprechen sich hierüber für das Gebiet des gemeinen Rechts folgendermassen aus.

Urtheil vom 8. Dezember 1885:

„Wenn die Vorinstanz ausserdem noch das Bedenken angeregt hat, ob eine Verhaftung der beklagten Gemeinde für die etwaige Verschuldung ihres Gemeindedieners vielleicht aus dem vermeintlich in neuerer Zeit durchgedrungenen Rechtssatze hergeleitet werden könne, dass eine juristische Person für eine Verschuldung ihrer Vertreter oder Beamten auch über eine blosse culpa in eligendo hinaus zu haften habe, so wird dieses Bedenken schon dadurch erledigt, dass ein solcher Rechtssatz in der bezeichneten Ausdehnung nicht besteht. Die neuere Rechtsentwickelung ist allerdings zu der Annahme gelangt, dass eine juristische Person, da dieselbe nur durch Vertreter handeln kann, für die Verschuldung ihrer Vertreter in gleicher Weise, wie eine natürliche Person für ihre eigene Verschuldung, zu haften habe; die Verhaftung einer juristischen Person für die Verschuldung eines Bediensteten, der nicht ihr Vertreter ist, ist nach denselben Grundsätzen zu beurtheilen, nach welchen sich auch die entsprechende Verhaftung einer natürlichen Person bestimmt. Ein Gemeindediener ist aber nur Bediensteter und nicht Vertreter der Gemeinde."

Urtheil vom 6. April 1888:

„Für das Verschulden ihres Vertreters haftet die beklagte Gemeinde. Eine juristische Person haftet nicht nur für die Erfüllung der aus Kontraktsverhältnissen hervorgehenden oder durch spezielle Gesetze auferlegten Verpflichtungen gleich der Privatperson; die moderne Rechtsentwickelung hat aus dem Umstande, dass eine juristische Person nur durch Vertreter handeln kann, dass sie andererseits aber auch durch diese Vertreter an dem bürgerlichen Verkehr theilnimmt und durch ihre Vertreter unmittelbar Rechte erwirbt, weiter gefolgert, dass eine juristische Person auch für schuldhafte Handlungen und Unterlassungen der Vertreter innerhalb ihrer Zuständigkeit in demselben Masse verantwortlich ist, wie eine Privatperson für eigene Handlungen und Unterlassungen, und ist dieser für den Schutz des bürgerlichen Verkehrs nothwendige Satz auch bereits vom Reichsgericht als eine nicht abzuweisende Folge der Organisation und der Theilnahme der juristischen Person am Verkehr anerkannt worden."

Für das Preussische Landrecht wird die Frage in mehreren Urtheilen des VI. Civilsenats behandelt. Ein Urtheil dieses Senats vom 10. November 1887 betrifft folgenden Fall: Ein Büreaudiener hatte den Preussischen Eisenbahnfiskus auf Entschädigung für eine bei der Arbeit erlittene Verletzung belangt, indem er behauptete, dass der Bau- und Betriebsinspektor X. den Unfall verschuldet habe, da er ihn zum Forttragen eines geladenen Extinkteurs, welcher sich später entladen, angewiesen hätte. In den Gründen heisst es: „Da ein Versehen nach § 13 Theil I Titel 3 des Allgemeinen Landrechts als der Mangel pflichtmässiger Aufmerksamkeit erscheint, mithin als Willensfehler, so kann das Versehen einer juristischen Person nur in dem fehlerhaften Verhalten ihrer Willensorgane bestehen. Als solche aber können nicht alle Beamte, welche Werkzeuge ihrer Thätigkeit sind, sondern nur diejenigen derselben angesehen werden, welche sie in Bezug auf Willensakte — Erklärungen oder andere Handlungen — zu vertreten, also diese in ihrem Namen vorzunehmen haben, mit anderen Worten nur ihre amtlichen Vertreter, und auch diese nur insoweit, als sie vermöge ihres Amtes thätig sind." — — — —

„Nur das Versehen, welches diese bei ihren Amtshandlungen begehen, ist daher im Rechtssinne ein eigenes Versehen der juristischen Person.

Als ein fremdes erscheint für dieselbe daher jedes andere Versehen, mag es von dritten Personen oder von ihren Willensorganen ausserhalb des Amtskreises oder von solchen amtlichen Organen begangen werden, welche nicht ihre Willensorgane (ihre Vertreter) sind. Ob und in welchem Umfange einzelne Beamten oder Behörden diese besonderen Eigenschaften haben, hängt von ihrer Stellung im allgemeinen und von ihren speziellen Befugnissen und Anweisungen ab. — — — —

In dem vorliegenden Falle aber steht fest, dass der Inspektor als Beamter des Beklagten die Prüfung von Feuerlöschgeräthschaften zu leiten und dem ihm dabei als Gehilfe dienenden Kläger die nach seinem Ermessen erforderlichen Anweisungen zu ertheilen hatte, welche derselbe als ihm untergeordneter Beamter des Beklagten befolgen musste. Hieraus ergibt sich, dass diese Anweisungen für den Kläger die Bedeutung von eigenen Willenserklärungen des Beklagten hatten, dass also der vorgesetzte Inspektor diesen insofern ihm gegenüber repräsentirte."

In diesem Falle handelt es sich um die Haft aus einem Vertragsverhältnisse, aus dem „nach Analogie des Dienstmiethekontrakts" zu beurtheilenden Beamtenverhältnisse, in welchem der Verletzte zu der juristischen Person stand. In zwei Urtheilen vom 14. Juni und 15. Oktober 1888 ist entschieden, dass auch abgesehen von einem Vertragsverhältnisse die juristische Person für ein Versehen ihrer „Vertreter" oder Willensorgane hafte. Es heisst in dem Urtheile vom 15. Oktober 1888:

Für das eigene Versehen haftet die Korporation gemäss § 52 Titel 6 Theil II des Allgemeinen Landrechts gleich einer physischen Person, für dasjenige ihrer Vertreter oder Beamten ist sie nur nach Massgabe der §§ 50—53 Titel 6 Theil I verantwortlich. Die Annahme eines eigenen Versehens der Korporation aber setzt ein Doppeltes voraus, einerseits, dass diejenigen, welche als Vertreter der Korporation gehandelt haben, zu deren Vertretung in Bezug auf Willensakte gesetzlich befugt waren und im speziellen Falle auf Grund ihrer Vertretungsbefugniss und in den Grenzen derselben thätig geworden sind, andererseits, dass der Korporation als solcher die Verpflichtung oblag, Aufmerksamkeit anzuwenden, dass sie den Gesetzen gemäss handele (§§ 16, 17 Titel 3 Theil I). Eine solche Verpflichtung der Korporation kann nicht blos, wie der Vorder-

richter in zu enger Auffassung der gesetzlichen Bestimmungen meint, durch Vertrag oder durch ein spezielles Gesetz begründet werden, sie tritt vielmehr überall ein, wo die Korporation handelnd in den Rechtsverkehr eingreift und mit ihrem Eingreifen zu anderen Personen in rechtliche Beziehungen tritt, welche eine Beschädigung dieser Personen zur Folge haben können. — — — —

Es handelt sich somit für die gegenwärtige Entscheidung überhaupt nicht darum, inwieweit eine Korporation für die Versehen einzelner ihrer Beamten zu haften hat, sondern um die Verantwortlichkeit für schuldhafte Willensentschlüsse, welche die Korporation durch die dazu berufenen Willens- und Vertretungsorgane in gehöriger Form kundgegeben hat.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Die Sitzung des Vereins am 11. Dezember 1888 wurde als die letzte dieses Jahres von dem Vorsitzenden Geheimen Ober-Regierungsrath Streckert mit Mittheilungen über die inneren Verhältnisse des Vereins und dessen Thätigkeit im verflossenen Jahre eröffnet. In den 9 im Laufe dieses Jahres stattgehabten Sitzungen des Vereins, welcher zur Zeit 397 Mitglieder zählt, sind 9 grössere und eine Reihe kleinere Vorträge gehalten worden. Der Verein veröffentlicht nicht nur diese Vorträge in ausführlicher Weise, sondern ausserdem auch noch die von einem Ausschuss seiner Mitglieder bearbeiteten „Mittheilungen aus der Tageslitteratur des Eisenbahnwesens". Als bemerkenswerth ist noch zu erwähnen, dass der Verein in dem ablaufenden Jahre in der Lage war, für die beiden besten Lösungen der von ihm gestellten Preisaufgabe über „Signal- und Weichen-Stellwerke" Ehrenpreise zu gewähren. Der Vorsitzende macht ferner Mittheilungen aus einer vom Reichs-Eisenbahnamte dem Verein übersandten Statistik der auf den Eisenbahnen Deutschlands vorgekommenen Radreifenbrüche während der Sommermonate. Aus dieser Statistik ergibt sich, dass die Zahl der Radreifenbrüche dank der steten Verbesserung des zu den Radreifen verwendeten Materials (Gussstahl) und der fortschreitenden Vervollkommnung der sonst auf diese Brüche einwirkenden Einrichtungen, stetig abnimmt.

Herr Regierungsbaumeister Donath sprach unter Bezugnahme auf ausgestellte Karten und Zeichnungen über das Projekt der Simplonbahn. Die Benutzung des Simplonpasses, welcher wegen seiner geographischen Lage und seiner verhältnissmässig geringen Höhe (2010 m ü. d. M.) für den Verkehr zwischen Frankreich und der Schweiz einer- und Italien andererseits immer eine grosse Rolle gespielt hat, zur Herstellung einer neuen Schienenverbindung zwischen den genannten Ländern wird seit längerer Zeit geplant. Auch sind bereits die Zufahrtsbahnen dem Passe sehr nahe gerückt, auf der Nordseite führt die Eisenbahn im Thale der Rhone bis Brieg, auf der Südseite ist die Eisenbahn bis Domo d'Ossola, fertiggestellt. Um die beiden genannten — in der Luftlinie gemessen 35 km von einander entfernten — Endpunkte durch einen Schienenweg zu verbinden, ist die Durchbohrung des Gebirgsstockes mittelst eines Tunnels erforderlich. Für die Anlage dieses Tunnels sind verschiedene Projekte aufgestellt worden. Sowohl in technischer Beziehung, als auch mit Rücksicht auf die Konkurrenzfähigkeit der Simplonbahn mit der Gotthard- und der Montcenislinie ist ein im Jahre 1882 vom Oberingenieur Meyer in Lausanne aufgestelltes Projekt erkannt worden, nach welchem der Tunnel eine tiefe Lage und eine Länge von 20 km erhalten sollte, also um 6 km länger als der Gotthardtunnel werden würde. Die Ausführung dieses Projektes, dessen Kosten auf 105 Millionen Francs veranschlagt wurden, konnte aber nur in Aussicht genommen werden, wenn Frankreich das Unternehmen mit etwa 40 bis 50 Millionen Francs unterstützte. Nachdem die Hoffnung auf diese Unterstützung hinfällig geworden, hat die bestehende Simplonbahn-Gesellschaft im Jahre 1886 neue Projekte ausarbeiten lassen, deren Ausführung sich billiger stellt. Der geringere Kostenaufwand kann aber nur dadurch ermöglicht werden, dass der Tunnel höher gelegt und dadurch kürzer (15 km lang), vielleicht auch nur für ein Gleise angelegt werden wird und dass die Zufahrtsrampen stärkere Steigungsverhältnisse erhalten. Dadurch würden die Kosten bei zweigleisiger Tunnelanlage auf etwa 63 Millionen Francs, bei eingleisiger auf etwa 53 Millionen Francs herabgemindert werden. Diese neuen Projekte wurden von dem Vortragenden unter Anlehnung an eine von Professor F. Ritter von Rziha in Wien veröffentlichte Kritik derselben ausführlich besprochen.

Im Anschluss an die Verhandlungen der letzten Sitzung fand sodann eine weitere Erörterung der Frage der Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge in Deutschland und England statt, an welcher sich die Herren Geheimer Regierungsrath Emmerich, Geheimer Baurath Jungnickel und Geheimer Oberbaurath Stambke betheiligten. Während einerseits dargethan wurde, dass in England thatsächlich schnellfahrende Züge in grösserer Zahl verkehren und auch einzelne dieser Züge eine grössere Fahrgeschwindigkeit haben, wurde andererseits darauf hingewiesen, dass die für den Schnellzugverkehr in Betracht kommenden Verhältnisse in beiden Ländern verschiedenartige seien, und dass eine direkte Vergleichung sowie eine Uebertragung der Eisenbahneinrichtungen des einen Landes auf das andere nicht wohl angängig sei.

Auf die von Herrn Generallieutenant Golz angeregte Frage, ob nicht das Bestreben, durch verbesserte Herstellung der Expansions-, Verbund- und dergl. Lokomotiven den Dampfverbrauch für den einzelnen Kolbenweg möglichst einzuschränken, im Interesse der Wirthschaftlichkeit dazu führe, die Zuggeschwindigkeiten, insbesondere die mittleren, zu steigern, erwiderte Herr Stambke, dass Lokomotiven der bezeichneten Art in der That gewisse Vortheile, auch in der angegebenen Beziehung, erwarten liessen, und dass deshalb auch die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung dem Baue derartiger Lokomotiven besondere Aufmerksamkeit zuwendet.

Bei der statutengemäss vorzunehmenden Neuwahl des Vorstandes wurden die seitherigen Mitglieder desselben wiedergewählt; derselbe besteht danach aus den Herren: Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert, Vorsitzender, Generallieutenant Golz, Stellvertreter des Vorsitzenden, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Claus, Schriftführer, Regierungsbaumeister Donath, Stellvertreter des Schriftführers, Verlagsbuchhändler W. Ernst, Kassenführer, Regierungs- und Baurath Mellin, Stellvertreter des Kassenführers.

Als einheimisches ordentliches Mitglied wurde in üblicher Abstimmung Herr Regierungs- und Baurath Naumann in den Verein aufgenommen.

Verschiedenes.

Türkische Regierung contra Baron Hirsch.

Die Entscheidung des Streites zwischen der Türkischen Regierung und dem Baron Hirsch bezüglich der Türkischen Eisenbahnen, welche dem Geheimen Rath Professor von Gneist als Schiedsrichter übertragen ist, gestaltet sich, so berichtet man der „Nat. Ztg.", zu einer überaus schwierigen und umfangreichen Arbeit, deren Abwickelung einige Monate beanspruchen wird. Die bisher mit der Sache betrauten Richter, zwei Türken, ein Franzose und ein Belgier, letztere beiden namhafte und bewährte Juristen, haben von einigen dreissig streitigen Punkten gerade über die sechs wichtigsten zu keiner Verständigung kommen können. In Bezug hierauf hat Geheimer Rath von Gneist die Entscheidung zu treffen. Es soll übrigens nicht ausgeschlossen sein, dass inzwischen ein Vergleich zwischen dem Baron von Hirsch und der Türkischen Regierung dem Streit ein Streit ein Ende macht.

Türkei: Anatolische Bahnen (Haidar Pascha-Ismid.)

Wegen des Baues und des Betriebes der Anatolischen Bahnen ist bekanntlich zwischen der Pforte und der von der Deutschen Bank vertretenen Gruppe ein Abkommen getroffen worden. Zugleich bestimmt dasselbe die Uebergabe der bestehenden Eisenbahn Haidar Pascha-Ismid an die Bankengruppe. In dieser Angelegenheit ist eine Verzögerung eingetreten, weil die gegenwärtigen Pächter der Bahn die freiwillige Uebergabe verweigern, und zwar u. a. mit der Begründung, dass sie unbedeckte Forderungen an die Pforte haben.

Aus Konstantinopel wird nun vom 1. Januar der „Times" mitgetheilt: Trotz des förmlichen Protestes der Britischen Botschaft hat die Pforte den Pächtern der Haidar Pascha-Ismid-Eisenbahn am 1. d. Mts. amtlich bekannt gegeben, dass dieselben die Bahnlinie innerhalb 8 Tagen, unter der Strafe der Beschlagnahme ihres Besitzthums, an die Deutschen Käufer zu überliefern haben. Dies Verfahren bezeichnet die „Times" um so weniger als gerechtfertigt, als die Türkische Regierung noch nicht den Gesammtbetrag der Baukosten der Bahn, welche sie jetzt an Deutsche Unternehmer verkauft hat, bezahlt habe.

Neue Bulgarische Eisenbahn.

Es wird berichtet, dass die Bulgarische Regierung mit einer Gruppe Englischer Kapitalisten verhandle, welche zum Abschluss eines Anlehens von 50 Millionen Francs erbötig sei. Mit diesem Betrage solle zunächst die geplante Eisenbahnverbindung zwischen der Station Jamboli und dem Bulgarischen Hafen Burgas hergestellt und dieser Hafen entsprechend vertieft und verbessert werden. Mit dem Rest sollen einige Verpflichtungen des Staates bei der Nationalbank gedeckt werden.

Chinesische Eisenbahn.

Die Chinesische Regierung soll die Direktoren der Kaiping Eisenbahngesellschaft ermächtigt haben, ihre Eisenbahn von Tientsin nach dem nur wenige Meilen von Peking entfernten Orte Yangchow auszudehnen.

Kongo-Eisenbahn.

Die Kongo-Eisenbahn soll angeblich nach den jetzt festgestellten Plänen nicht längs des Flusses, sondern 30 km vom Kongostrome entfernt längs der alten Karawanenstrasse gebaut werden. Die Linie ist an sich 280 km lang, um das Gebirge Palabella zu umgehen, muss aber noch ein Umweg von 120 km gemacht werden.

Aus dem Elektrotechnischen Verein.

In der Dezembersitzung des Elektrotechnischen Vereins hielt Herr A. du Bois-Reymond einen Vortrag „Ueber die Schwierigkeiten, welche der Arbeitsübertragung durch Wechselstrom im Wege stehen."

Bekanntlich spaltet sich augenblicklich die elektrotechnische Welt in zwei Lager: die Vertreter des Wechselstroms und die Vertreter des Gleichstroms. Das direkte Vertheilungssystem durch Gleichstrom, wie es beispielsweise hier in Berlin zur Anwendung kommt, bietet den Vorzug grosser Betriebssicherheit und ausser anderen Vortheilen auch die Möglichkeit der Verwendung von Kleinmotoren.

Die Vertheidiger der Wechselstromvertheilung heben dagegen hervor, dass ihre Systeme eine günstigere Verzinsung des Anlagekapitals gestatten und die Möglichkeit gewähren, auf grössere Entfernungen hin Licht zu liefern. Der Hauptmangel der Wechselstromvertheilung besteht darin, dass es bis jetzt noch nicht gelungen ist, brauchbare Wechselstrommotoren zur Kraftübertragung herzustellen. Der Vortragende suchte aus theoretischen Gründen die Unmöglichkeit abzuleiten, dass je Wechselstrommotoren gebaut werden würden, welche es mit den Gleichstrommotoren würden aufnehmen können.

Ausbessern zerrissener Gummibänder und Gummischläuche.

Zum Ausbessern zerrissener Gummibänder und Gummischläuche wird im „Chem. u. Drog." empfohlen, die zuvor gereinigten Risse mit folgender Lösung zu füllen: 20 Theile Guttapercha, 40 Kautschuk, 10 Hausenblase, 160 Schwefelkohlenstoff. Sehr grosse, klaffende Schnitte werden mit der Lösung schichtenweise belegt, der Schnitt dann mit einem Bindfaden zusammengezogen und 1 bis 2 Tage trocknen gelassen. Hierauf wird der Faden durchgeschnitten und der hervorgequollene Kitt mit einem scharfen, zuvor in Wasser getauchten Messer abgetragen.

Nichtrosten benutzter Eisenbahnschienen.

Dass benutzte Eisenbahnschienen nicht rosten, hat Spring in Brüssel auf folgende Weise erklärt: Der etwa nach einem Regen entstehende Rost verbindet sich mit dem darunter liegenden reinen Eisen zu Magneteisen, welches nun den Körper der Schiene vor weiterem Rosten schützt. Die Richtigkeit dieser Erklärung bewies der genannte Forscher nicht nur durch chemische Untersuchung des von einer Schiene abgelösten Metallhäutchens, sondern auch, indem er Eisenrost auf blanke Eisenplatten mit einer Kraft (1000 bis 1200 Atmosphären) drückte, welche dem Gewicht einer 50000 kg schweren Lokomotive entsprach. Es entstand wieder Magneteisen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb. Am 1. Januar k. J. wird die an der Strecke Osthofen-Westhofen belegene Haltestelle „Lorchsmühle" für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Mit diesem Tage tritt zum Lokal-Gütertarif der Hessischen Nebenbahnen der Nachtrag V in Kraft. Verkaufsexemplare sind bei den Stationen und bei der Betriebsverwaltung zu Darmstadt zu haben.

Berlin, den 27. Dezember 1888. (77)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Mit dem 1. Januar 1889 tritt zu dem Staatsbahn-Gütertarife Bromberg-Hannover der achte Nachtrag in Kraft, welcher ausser einzelnen Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement Ausnahmetarife für Steine von einzelnen Stationen des Bezirks Hannover nach Berlin Ostbhf. und Lichtenberg-Friedrichsfelde, sowie für Wegebaumaterialien enthält.

Druckstücke dieses Nachtrages sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 29. Dezember 1888. (78)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Die im Tarifhefte 3 angegebenen Entfernungen für den Verkehr zwischen Büderich, Geldern K. M., Issum, Menzelen, Straelen und Venlo K. M. einerseits und den Sächsischen Stationen Görlitz, Kamenz und Zittau andererseits ermässigen sich mit Gültigkeit vom 1. Januar 1889 je um 11 km.

Dresden, am 3. Januar 1889. (79)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona- bezw. Berlin und Hannover-Breslau. Für die Beförderung roher Baumwolle und roher Baumwolleabfälle in Wagenladungen von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum von den Nord- und Ostsee-Hafenstationen nach Sosnowice loco kommen vom 15. Januar d. J. ab nachstehende ermässigte Frachtsätze pro 100 Kilogramm zur Erhebung:

Von Bremerhaven . . . 1,91 ℳ
„ Geestemünde . . . 1,91 „
„ Bremen . . . . . 1,78 „
„ Hamburg . . . . 1,75 „
„ Harburg . . . . . 1,72 „
„ Stettin . . . . . 1,18 „
„ Swinemünde . . . 1,40 „

Breslau, den 3. Januar 1889. (80)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Januar 1889 erscheint Nachtrag XVIII zum Gütertarif. Derselbe enthält:

Aenderung eines Stationsnamens, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Tarifkilometer für die Stationen Kranichfeld, Schleusingen und Zollbrück (Thüringen), ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Lubosin, Pinne und Polko, Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,30 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 31. Dezember 1888. (81)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Die in dem neuen Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Frankfurt-Köln linksrh., bezw. Nachtrag VI zu Frankfurt-Köln rechtsrh. und Nachtrag IV zu Frankfurt-Elberfeld enthaltenen ermässigten Tarifentfernungen und Frachtsätze für Frankfurt Staatsbahnhof, Frankfurt-Sachsenhausen, Hanau Ostbahnhof und Höchst a/M. gelten vom 1. Januar 1889 im bisherigen Umfange auch für unsere Stationen Frankfurt H. L. B., Frankfurt Ostbahnhof, Frankfurt-Sachsenhausen, Hanau Ostbahnhof, Hanau Westbahnhof und Höchst a/M.

Mainz, den 31. Dezember 1888. (82)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Vom 10. d. Mts. an kommt für Eilgüter, welche den Umfang eines halben Kubikmeters und das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen, im Verkehre zwischen Wien (K. F. J. B.) und Franzensbad (S. St. B. u. B. E. B.) ein Frachtsatz von 379,8 kr. Oe. W. für 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 3. Januar 1889. (83)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Im Verkehr zwischen Darmstadt und Frankfurt a/M. einer- und Württembergischen Stationen andererseits treten mit Wirkung vom 15. Februar 1889 anderweite, theilweise geringe Erhöhungen in sich schliessende Expressguttaxen in Kraft.

Näheres bei den genannten diesseitigen Expeditionen.

Darmstadt, den 2. Januar 1889. (84)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. tritt in dem Frankfurt a/M.-Oberhessischen und in dem Hannover-Oberhessischen Güterverkehr ein Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 31. Dezember 1888. (85)
Grossherzogliche Direktion.

Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. kommt ein neuer Verbands-Gütertarif für den Verkehr Mecklenburgischer Privatbahnen unter einander zur Einführung, durch welchen der Tarif vom 1. Juni 1886 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält eine wesentliche Erweiterung der direkten Verkehrsbeziehungen und vielfach ermässigte Frachtsätze.

Tarifexemplare sind von den Verbandsstationen zum Preise von 0,50 ℳ zu beziehen.

Schwerin, den 5. Januar 1889. (86)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Die Station Grimde der Belgischen Staatseisenbahn wird mit Gültigkeit vom 10. Januar d. J. in die Ausnahmetarife vom 1. Oktober 1888 bezw. 1. Januar 1889 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im vorbezeichneten Güterverkehr aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 4. Januar 1889. (87)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Lokal- und Verbands - Güterverkehr der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Am 16. Januar d. J. wird die Station Altchemnitz, welche bis jetzt nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Die der Frachtberechnung im Lokalverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem Kilometerzeiger vom 1. April 1888 nebst Nachtrag I bereits vorgesehen.

In den Verbandsverkehren mit Altchemnitz werden Stückgüter bis auf weiteres nur insoweit direkt abgefertigt, als die Frachtberechnung nach Anleitung der bestehenden Tarife auf Grund der „Allgemeinen Kilometer - Tariftabellen" erfolgen kann.

Dresden, am 3. Januar 1889. (88)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen. Hoffmann.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Am 15. Januar 1889 treten folgende Frachtsätze für die Beförderung von Holz in Kraft:

Nach Berthelsdorf von	Ausnahmetarif 6 a	b
	für 100 kg in Mark	
Klattau	0,85	0,75
Pilsen (Oe. St. B.)	0,77	0,67

Dresden, den 29. Dezember 1888. (89)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen. Zwischen Ober-Graslitz (Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) und der Station Altchemnitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen kommen mit 16. Januar d. J. direkte Frachtsätze für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Dresden, am 3. Januar 1889. (90)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eydtkuhner Transit-Güterverkehr. Vom 15. Januar 1889 ab wird die Station Weinheim der Main - Neckar - Eisenbahn in den Ausnahmetarif A des Eydtkuhner Transit-Gütertarifs vom 1. Januar 1859 mit den folgenden Tarifsätzen aufgenommen:

Für Stückgüter		6,33 ℳ
„ Wagenladungsklasse	A	5,06 „
„ „	B	4,22 „

für 100 kg.

Die Entfernung Weinheim-Eydtkuhnen beträgt 1 309 km. (91)

Bromberg, den 30. Dezember 1888.

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Wirkung vom 7. Januar werden die Artikel „Chinagras" und „Szechnenhanf" im Verkehr von Mannheim und Ludwigshafen nach Emmendingen zu den Bedingungen und Frachtsätzen des Spezialtarifs II befördert; ferner wird der Artikel „Torfstreu" für den Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rh. einerseits und sämmtlichen Badischen Stationen andererseits unter die Güter des Ausnahmetarifs Nr. 21, Abtheilung I a (Stückgüter) eingereiht.

Karlsruhe, den 5. Januar 1889. (92)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahnen. In den Staatsbahnverkehren Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) etc. - Oldenburg gelangen vom 15. d. Mts. ab für die Beförderung von Wegebaumaterialien Ausnahme - Frachtsätze zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 5. Januar 1889. (93)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife für Kohlentransporte aus dem Buschtêhrader Kohlenrevier. Am 15. Januar 1889 treten neu umgearbeitete Ausnahmetarife für den Transport mineralischer Kohle und Kokes aus dem Buschtêhrad-Kladnoer Revier:

a) nach Stationen der K. Sächsischen Staatsbahnen,
b) nach Bodenbach transit, Umschlagsplatz Schönpriesen und Lobositz-Landungsplatz der priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft,

in Kraft und werden die älteren Tarife für trdiese Verkehre ausser Wirksamkeit treten, (RM94)

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien I Pestalozzigasse 8 zu beziehen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Die in den Tarifen

1. Oesterreich - Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. März 1888 sammt Nachträgen I—II,
2. Ungarn-Laube resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 sammt Nachträgen I—VIII,
3. Galizien-Laube resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. März 1886 sammt Nachträgen I—III,
4. Südwestrussland - Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 15. August 1886 sammt Nachträgen I—II,
5. Nordwestböhmen - Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 15. Mai 1888,
6. Rumänien - Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. Januar 1888,
7. Oesterreich - Aussig - Landungsplatz vom 15. April 1888 sammt Nachträgen I—II,
8. Galizien - Aussig-Landungsplatz vom 1. März 1886 sammt Nachträgen I—III,
9. Oesterreich - Schönpriesen - Umschlag vom 1. September 1888 sammt Nachträgen I—II,
10. Nordwestböhmen-Dresden-Elbkai vom 15. Juni 1888

enthaltenen Ausnahmetarite, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, bleiben bis auf weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende Dezember 1889 unter Aufrechthaltung der bisherigen Bedingungen in Kraft. Insoweit Minimalquantitäten bei einzelnen Frachtsätzen bedungen erscheinen, sind dieselben in den analogen Zeitabschnitten des Jahres 1889 aufzuliefern.

Wien, am 31. Dezember 1888. (95)

Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Holztransporte des Sp.-T. 2 bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen werden folgende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege bis auf weiteres längstens bis Ende Dezember 1889 zugestanden u. zw.

Von Niclasdorf nach Tetschen trs. für Transporte nach Dresden-Altst.	0.96 ℳ
Von Niclasdorf nach Tetschen trs. für Transporte nach Dresden-Neust.	0.93 „
Von Sandhübel nach Tetschen trs. für Transporte nach Dresden-Altst.	1,01 „
Von Sandhübel nach Tetschen trs. für Transporte nach Dresden-Neust.	0,98 „
Von Niclasdorf nach Reichenberg trs. für Transporte nach Bautzen	0,74 „
Von Niclasdorf nach Reichenberg trs. für Transporte nach Sohland	0.81 „
Von Sandhübel nach Reichenberg trs. für Transporte nach Bautzen	0.79 „
Von Sandhübel nach Reichenberg trs. für Transporte nach Sohland	0,86 „
Von Freiwaldau nach Reichenberg trs. für Transporte nach Bautzen	0,84 „
Von Freiwaldau nach Reichenberg trs. für Transporte nach Sohland	0.91 „

pro 100 kg.

Wien, am 31. Dezember 1888. (96)

Die Betriebsdirektion.

---

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Nachstehende in den Vorjahren ausgelooste Prioritäts - Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

I. Aus der Verloosung zum 1. April 1884 (abzuliefern mit Talon und Zinsschein Reihe I No. 20)

à 300 ℳ Nr. 8255.

II. Aus der Verloosung zum 1. April 1887 (abzuliefern mit Talons und Zinsscheinen Reihe II Nr. 6 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März 1887)

à 1 500 ℳ Nr. 3117.

à 300 ℳ Nr. 5240 5751 8357 9629 10196 10473 10803.

III. Aus der Verloosung zum 1. April 1888 (abzuliefern mit Talons und Zinsscheinen Reihe II Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März 1888)

à 300 ℳ Nr. 3508 3509 4021 5726 7992 8451 8765 8881 9098 9463.

Die Verzinsung der vorbezeichneten Obligationen hat mit den angegebenen Terminen, zu welchen die Ausloosung erfolgt ist, aufgehört.

Magdeburg, den 5. Januar 1889. (97)

Königliche Eisenbahndirektion.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. I.

Beiblatt zu Nr. 2 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 9. Januar 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

(Fortsetzung.)

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. Bei der am 29. Dezember 1888 in Gegenwart zweier Notare erfolgten Ausloosung von 38 Obligationen unserer 4 prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1882 und 3 Obligationen unserer 4½ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1885 sind die nachfolgenden Nummern ausgeloost worden:

1. Von der 4 pCt. Anleihe: ℳ

Littr. A. Nr. 93 94 325 387 397 543 667 827 1298 1444 1502 = 11 Stück à 1 000 ℳ = 11 000

„ B. „ 287 435 443 884 1045 1046 1299 1540 1586 1770 1775 = 11 Stück à 500 ℳ . . . . . . = 5 500

„ C. „ 70 430 457 503 511 568 1603 1633 1730 1776 1825 1885 2023 2024 2451 2456 = 16 Stück à 100 ℳ = 1 600

Sa. 18 100

2. von der 4½ pCt. Anleihe: ℳ

Littr. A. Nr. 72 . . . . 1 000

„ B. „ — . . . . —

„ C. „ 142 145 = 2 Stück à 200 ℳ . . . . . = 400

Sa. 1 400

Die ausgeloosten Obligationen der 4 prozentigen Anleihe werden am 1. Juli 1889 nach Wahl der Inhaber in Frankfurt a/M. bei den Herren von Erlanger & Söhne, in Oldenburg bei der Oldenburgischen Landesbank und bei der Oldenburgischen Spar- und Leihbank, in Lübeck bei der Kommerzbank und in Schwerin bei der Mecklenburgischen Bank; diejenigen der 4½ prozentigen Anleihe desgleichen am 1. Juli 1889 in Lübeck bei der Kommerzbank und in Oldenburg bei der Oldenburgischen Landesbank eingelöst.

Von den in den ersten 6 Ausloosungen gezogenen Nummern der 4 prozentigen Anleihe sind bis jetzt zur Einlösung nicht präsentirt:

von der zweiten Ausloosung
Littr. C. Nr. 287 und 533,

von der vierten Ausloosung
Littr. A. Nr. 16 und 21; Littr. C. Nr. 677 2291 und 2433,

von der fünften Ausloosung
Littr. A. Nr. 1058; Littr. C. Nr. 324 615 1684 und 2406,

von der sechsten Ausloosung
Littr. A. Nr. 133 u. 1541; Littr. B. Nr. 886; Littr. C. Nr. 548 679 2543 und 2579.

Von den in den ersten 2 Ausloosungen gezogenen Nummern der 4½ prozentigen Anleihe sind bis jetzt zur Einlösung nicht präsentirt:

von der ersten Ausloosung
Littr. A. Nr. 3,

von der zweiten Ausloosung
Littr. C. Nr. 3 und 47.

Alle durch Amortisation bis heute eingelösten Obligationen sammt den dazu gehörigen noch nicht fälligen Koupons nebst Talon sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Eutin, den 3. Januar 1889. (98)

Der Verwaltungsrath.

Verloosung. Am 2. Januar 1889 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 ausgeloost worden:

à 3 000 ℳ

Nr. 113 205 340 357 404 407 412 466 470 766 813 829 867 1026.

à 1 500 ℳ

Nr. 1197 1207 1288 1310 1319 1452 1544 1555 1593 1620 1663 1695 1768 2149 2156 2159 2178 2264 2295 2394 2440 2442 2529 2555 2613 2639 2714 2752 2761 2799 2868 2996 3056 3113 3116 3145 3164 3166 3215 3223 3279 3357 3398 3491 3492.

à 300 ℳ

Nr. 3520 3534 3723 3760 3818 3891 3921 4102 4224 4260 4267 4327 4355 4411 4526 4549 4678 4762 4949 5031 5050 5054 5143 5200 5280 5291 5529 5553 5785 5904 5931 5932 6006 6019 6231 6315 6357 6393 6385 6465 6500 6618 6699 6781 6924 6949 7047 7163 7167 7235 7351 7358 7374 7429 7507 7634 7679 7813 7918 8105 8126 8261 8389 8401 8411 8453 8733 8857 8882 8927 9068 9304 9318 9359 9367 9438 9439 9532 9607 9609 9638 9647 9648 9857 9949 9957 10317 10339 10375 10463 10863 10971 10977 11087 11097 11173 11177 11266 11624 11704 11742 11924 11972 12023 12109 12151 12161 12176 12257 12399.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe II Nr. 10 bis 20 nebst Talons sind vom 1. April 1889 ab:

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

zur Einlösung zum Nennwerth unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen.

Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 5. Januar 1889. (99)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für eine Strassenüberführung im Bahnhofe zu Ludwigshafen am Rhein soll auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Strassenüberführung erhält 7 Oeffnungen, 3 von je 12,66 m und 4 von je 19 m Spannweite, zusammen 113,98 m Länge. Dieselbe wird durch 6 eiserne Pendelpfeiler getragen.

Die Fahrbahn wird 8,50 m und die beiden seitlich angebrachten Fusswege werden je 2,75 m breit.

Die annähernde Gewichtsberechnung ergibt:

a) an Schmied- und Walzeisen 417 t
b) „ Gusseisen . . . . . . 11 „
zusammen 428 t.

Bedingnisshefte und Pläne liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Bestellung gegen Erstattung von 5 ℳ Kopialgebühren abgegeben.

Die Angebote, in Reichsmark und pro Tonne gestellt, sind an unsere Adresse mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für eine Strassenüberführung im Bahnhofe zu Ludwigshafen a/Rh."

bis spätestens 16. Januar d. J., Mittags 12 Uhr einzureichen.

Die Submittenten bleiben bis zum 1. Februar d. J. an ihre Angebote gebunden. (100)

Ludwigshafen a/Rh., 2. Januar 1889.

Die Direktion.
v. Lavale.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung eines Arbeitswagens mit Bremse soll vergeben werden, Bedingungen nebst Zeichnung können durch unsere Kanzlei gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Angebote mit bezüglicher Aufschrift versehen, in welchen auch die Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 21. Januar d. J. hier einzureichen.

Giessen, den 5. Januar 1889. (101)

Grossherzogliche Direktion.

Verdingung der Anlieferung der zur Versteinung des Grundeigenthums der Eisenbahn-Neubaustrecke von Hannover nach Visselhövede erforderlichen Grenzsteine aus (Granit-) Findlingen oder Basalt, Dolomit, festem Sandstein oder auch aus Cementbeton und zwar 3 000 Stück für die I. Bauabtheilung und 2 557 Stück für die II. Bauabtheilung. Termin: Donnerstag, den 17. Januar 1889, Vormittags 11½ Uhr

im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Fahrenhorst hierselbst Augustenstrasse 12 I, für die I. Abtheilung und im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Stimm in Walsrode für die II. Abtheilung. Lagepläne können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ für jede Abtheilung von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 2. Januar 1889. (102)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Der Verkauf der in unserem Amtsbezirk aufgekommenen alten, unbrauchbaren Altmaterialien findet am

Dienstag, den 8. Januar 1889, Vormittags 11 Uhr,

im diesseitigen Verwaltungsgebäude statt, bis zu welchem Termin Preisangebote einzureichen sind.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 20 ₰ für Schreibgebühren von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, den 28. Dezember 1888. (103)
Königlich Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Am 22. Januar 1889, Mittags 12 Uhr, kommen in unserem Geschäftszimmer hierselbst — Lindenstrasse 19 — alte, auf den Bahnhöfen Pasewalk, Prenzlau und Greifswald lagernde Materialien, als Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Materialien" bis zum obenbezeichneten Termin, in welchem die Oeffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen nebst Nachweisung der Materialien liegen während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, sowie in den Stationsbüreaus zu Pasewalk, Prenzlau und Greifswald, ferner im Büreau des Berliner Baumarkts und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebotformulare gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dem diesseitigen Büreauvorstande bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen.

Stettin, den 31. Dezember 1888. (104)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 3. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 12. Januar 1889.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Technische Trassirung der Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 2.)

Während es sich bei der Betrachtung der in voriger Nummer angedeuteten, dem ersten Hauptabschnitte des Launhardt'schen Buches entnommenen Punkte im wesentlichen darum handelte, die Betriebskosten der Eisenbahnen mit Rücksicht auf ihre Abhängigkeit von der Länge, Krümmung und Neigung der Trasse zu ermitteln, werden in dem folgenden Hauptabschnitte besondere Untersuchungen über die zweckmässigste Anordnung der Einzelnheiten der Trasse angestellt. Die hierbei vornehmlich in Betracht kommenden Dinge — Breite und Breiteneintheilung der Bahn, Krümmungsverhältnisse, Steigungsverhältnisse und Anlage der Stationen — dürfen im allgemeinen als bekannt vorausgesetzt werden. Es schliessen sich daran aber vielseitig neue beachtenswerthe Untersuchungen. Bemerkt sei, dass sich bei der näheren Bearbeitung der Trasse die Verflachung von Krümmungen empfiehlt, so lange die hierdurch erzielte Ersparniss an Betriebskosten grösser ist, als die Zinsen der durch die Verflachung bedingten Vermehrung der Anlagekosten. Die Verflachung der Krümmungen von grösserem Centriwinkel hat im übrigen einen verhältnissmässig erheblicheren Einfluss auf die Herabminderung der Betriebskosten als diejenige der Kurven von kleinerem Centriwinkel; auch ist dieselbe bei stärkerem Verkehr oder bei grösserem Werthe der massgebenden Steigung in erhöhtem Masse geboten. Verkleinert man das Steigungsverhältniss der geraden Linie in den Krümmungen um das Mass des Kurvenwiderstandes, so ist die zur Ersteigung einer gegebenen Höhe erforderliche Länge der Trasse unabhängig von den Krümmungshalbmessern. Da es jedoch sowohl für die Trassirnng, wie für den Betrieb unbequem ist, am Anfang und Ende jeder Kurve Gefällwechsel zu haben, so wird in den flacheren Krümmungen das Neigungsverhältniss der geraden Linie oft unverändert durchgeführt. Ebenfalls aus Betriebsrücksichten ist überhaupt ein zu kurzer Abstand der Gefällwechsel, durch welchen man zwar der Bodengestaltung sich genauer anschmiegen und die Baukosten verringern kann, zu vermeiden, da jeder Gefällwechsel, wenn eine Veränderung der Fahrgeschwindigkeit unterbleiben soll, eine Veränderung der Dampfzulassung oder der Behandlung der Feuerung oder der Handhabung der Bremsen erforderlich macht. Die in der Regel festzuhaltende geringste Entfernung der Gefällwechsel ist daher von der Fahrgeschwindigkeit abhängig.

In eingehender Weise werden von Launhardt die Umstände erörtert, welche für die zweckmässige Wahl der bereits erwähnten massgebenden Steigung bestimmend sind. Zu beachten ist jedoch, dass alle hierbei in Frage kommenden Verhältnisse nicht genau festgestellt werden können und dass im übrigen auch eine Abweichung um etwa 10 pCt. von der als zweckmässig gefundenen Steigung die Gesammtverkehrskosten in bemerkenswerther Weise nicht beeinflusst.

Wenn die steilen Steigungen einen zusammenhängenden Theil der Bahn bilden, so wird man in der Regel die ganze Linie nicht mit unverändert bleibenden Zügen befahren, weil

dies zu flache Steigungen auf der Gebirgsstrecke oder zu schwache Züge auf den anschliessenden Thalstrecken erforderlich machen würde. Ebensowenig zweckmässig würde es aber sein, den Betrieb am Fusse der Gebirgsstrecke vollständig zu unterbrechen und hier ganz neue Züge zu bilden. Man wird die von den flacheren Thalstrecken kommenden Züge vielmehr mit möglichst geringer Aenderung ihrer Zusammensetzung über die steilere Gebirgsstrecke zu befördern suchen, indem man sie mit einer einzigen Lokomotive von stärkerer Zugkraft oder mit zwei Lokomotiven oder auch in zwei oder drei getrennten Theilen mit je einer Lokomotive über die Gebirgsstrecke schafft.

Eine besondere Berücksichtigung erfordert noch die sogenannte verlorene Steigung bei der Trassirung. Während beim Verkehr auf Strassen jede Abweichung von der einheitlichen Steigung eine Erhöhung der Betriebskosten verursacht, so sind derartige Abweichungen im Eisenbahnbetriebe bedeutungslos, wenn auf der in Frage kommenden Strecke entweder ausnahmslos unschädliche Steigungen vorhanden sind, wobei es gleichgültig ist, in welcher Richtung sie ansteigen, oder wenn dieselbe ausnahmslos schädliche Steigungen enthält, welche sämmtlich in derselben Richtung ansteigen.

Sehr beachtenswerth — nicht allein mit Rücksicht auf die Trassirungsarbeiten, sondern auch mit Rücksicht auf bereits im Betriebe befindliche Eisenbahnen — sind die Betrachtungen Launhardt's über die Entfernung der Stationen von einander. Der im Interesse des Verkehrs erwünschte geringe Abstand derselben findet seine Begrenzung durch die Kosten und den Zeitverlust, welche das Anhalten und Anfahren der Züge, der Aufenthalt auf den Stationen, sowie die Anlage- und Unterhaltungskosten der letzteren verursachen. Nach durchschnittlichen Verhältnissen wird der Zeitverlust, welcher durch das allmähliche Anhalten und durch das Wiederanfahren eines Zuges im Vergleiche zu der Zeit bei ununterbrochener Fahrt entsteht, auf 2 Minuten, und unter Berücksichtigung des Aufenthaltes auf der Station, der Aufwand für das Anhalten eines Zuges auf derselben auf etwa 1½ *M.* berechnet. Zu diesem anscheinend geringen Betrage und mit Rücksicht auf den nahe liegenden Einwand, dass wegen der wenigen Minuten Zeitverlust, welche das Anlaufen einer Station verursacht, die Zugbeamten keine erhöhten Bezüge erhalten und die Betriebsmittel sowie die Zinsen des Anschaffungskapitales derselben nicht vermehrt werden, dass also für den Zeitverlust überhaupt keine Kosten in Anrechnung kommen können, bemerkt Launhardt mit Recht, dass nicht der eine Fall, sondern die Summe der Fälle in Betracht zu ziehen sei. Im übrigen wird bisweilen auch bei einem ungünstigen rechnerischen Ergebniss bezüglich der Kostenfrage die Anlage einer Station lediglich aus Gründen des gemeinwirthschaftlichen Nutzens berechtigt erscheinen; dieser Umstand wird namentlich bei Staatsbahnen von Bedeutung sein.

Unter gewissen Umständen ist es nicht erforderlich, die absolute Höhe der Betriebskosten zu kennen, sondern es genügt zu wissen, ob dieselben für eine Linie höher oder niedriger, als auf einer anderen mit ihr zu vergleichenden Linie sind, oder welches Vielfache die Betriebskosten einer Linie von denen einer anderen sind. Derartige Fälle kommen z. B. vor, wenn es sich darum handelt, unter mehreren, zwischen zwei Punkten zur Verfügung stehenden Eisenbahnen diejenige zu bestimmen, auf welcher der Betrieb sich am billigsten gestaltet, um hiernach die Zuweisung oder Instradirung des Verkehrs festzusetzen; ferner, wenn die Fracht nicht nach der zu durchfahrenden Länge, sondern nach dem Verhältnisse der aufzuwendenden Betriebskosten festgestellt werden soll. Für solche Fälle wird bekanntlich von der sogenannten virtuellen Länge Gebrauch gemacht, über deren Ermittelung allerdings verschiedene Anschauungen bestehen. Grundsätzlich liegt es nahe, zur Bestimmung der virtuellen Länge die Betriebskosten auf der geraden horizontalen Bahn als Einheit zu wählen; aus praktischen Gründen erscheint es jedoch zweckmässiger, nach dem, auch von Launhardt empfohlenen Vorschlage Schübler's die Betriebskosten auf einer Flachlandbahn, deren massgebende Steigung die Grenze der unschädlichen Steigung ist, als Einheit anzunehmen. Aus den demgemäss berechneten Tabellen der virtuellen Längen für den Güterverkehr und für den Personenverkehr bei gewissen Steigungsverhältnissen erkennt man, dass die Steigungen beim Personenverkehr von weit geringerem Einflusse auf die Betriebskosten sind, als beim Güterverkehr. Beispielsweise ist für letzteren auf Strecken mit unschädlicher Steigung der Betrieb einer Gebirgsbahn von 0,025 massgebender Steigung 1,6 mal so theuer, als auf einer Flachlandbahn, für den Personenverkehr aber nur 1,18 mal so theuer, und auf einer schädlichen Steigung von 0,025 sind die Betriebskosten für den Güterverkehr 2,71 mal so theuer als auf Flachlandbahnen, für den Personenverkehr aber nur 1,67 mal so theuer.

Insofern es sich übrigens nicht um bezügliche Vergleiche bei bereits im Betriebe befindlichen Bahnen, sondern um die Auswahl zwischen verschiedenen, für den Bau in Frage kommenden Linien handelt, ist die Benutzung der virtuellen Länge von zweifelhaftem Werthe, weil man doch die absolute Höhe der Betriebskosten kennen muss und dieselbe daher erst wieder aus der virtuellen Länge bestimmen müsste. Es ist also in solchen Fällen vortheilhafter, die absoluten Betriebskosten unmittelbar zu berechnen.

Beiläufig sei noch erwähnt, dass man zur Kennzeichnung der Betriebswürdigkeit einer Bahn für dieselbe unter Festhaltung ihrer unveränderten Länge ein Steigungsverhältniss ermitteln könnte, welches die gleichen Betriebskosten verursachen würde, wenn es nicht allein einheitlich für die ganze Länge der Bahn bestände, sondern zugleich auch die massgebende Steigung für dieselbe bildete. Launhardt hat für dieses Steigungsverhältniss — von ihm virtuelle Steigung der Bahn genannt — zwar besondere Formeln für den Güter- und Personenverkehr und vermittelst derselben die Betriebskosten berechnet, bemerkt hierzu aber zutreffend, dass der Begriff der virtuellen Steigung für die praktische Verwendung nur geringe Bedeutung hat. —

Der dritte Hauptabschnitt des Launhardt'schen Buches behandelt die Feststellung der Trasse. Derselbe nähert sich naturgemäss bereits den eigentlichen Fragen der Praxis, für welche die in den beiden vorhergehenden Theilen ermittelten Formeln und Grundsätze die nothwendige Unterlage bilden. Der erfahrene Eisenbahnfachmann wird in diesem Abschnitte, welcher sich über die Vorschriften und Bedingungen für allgemeine und ausführliche Trassirung, über Trassirung im Flachlande, im Hügellande und im Gebirge, über gebundene und gebrochene Steigung, über die Längenentwickelung der Trasse und über die Aufsuchung der Trasse im Schichtenplane verbreitet, zwar nichts wesentlich Neues finden, immerhin aber mit Interesse der in anregender Form und im Zusammenhange entwickelten Darstellung folgen. Dem Anfänger gewähren diese, mit vortrefflichem Verständnisse für die praktischen Bedürfnisse bearbeiteten Kapitel eine Fülle belehrenden Materiales, welches zum Theil ohne weiteres verwendbar ist, zum Theil schätzenswerthe Anregung zum eigenen Nachdenken über die im einzelnen Falle zweckmässige Behandlung der Trassirungsarbeiten gibt. —

Wir glauben, dem Herrn Verfasser des in Rede stehenden Buches bestätigen zu können, dass derselbe seine Aufgabe, durch die Theorie des Trassirens die Feststellung des gesammten Linienzuges und aller Einzelnheiten der Trassengestaltung in Grundriss- und Höhenlage der blossen Schätzung nach praktischem Ermessen und Dafürhalten zu entziehen und, soweit es überhaupt durchführbar ist, durch mathematische Rechnung zu begründen, gut gelöst hat. Natürlich darf man nicht erwarten, zahlreiche hierbei in Betracht kommende Fragen, welche von dem Einflusse und von den Schwankungen unbestimmbarer Verhältnisse abhängig sind, mit Hilfe von

Formeln beantworten zu können. Die Unbestimmbarkeit vieler Punkte erschwert die Aufgaben des Trassirens vielmehr in hohem Masse und dieselben erfordern, wie Launhardt in dem Vorworte seines Buches treffend bemerkt, „in einem Grade, wie kaum eine andere technische Aufgabe eine umfassende Ueberlegung und klar abwägende Beurtheilung der vielseitigsten wirthschaftlichen und technischen Rücksichten, wobei die Rechnung nur als Werkzeug dient."

Gern möchten wir wünschen, dass der vorstehende Bericht, in welchem wir uns auf eine auszugsweise Zusammenstellung der wesentlichsten Ergebnisse der Launhardt'schen Erörterungen beschränkt haben, vielen unserer Leser Veranlassung geben möge, sich mit denselben an der Quelle zu beschäftigen, da für die behandelten Gegenstände wohl erst bei eingehender Verfolgung der denselben zu Grunde gelegten eigenartigen Auffassung das richtige Verständniss zu gewinnen ist. Der Eisenbahnlitteratur möchten wir aber noch manches Werk wünschen, in welchem der innige Zusammenhang sonstiger wirthschaftlicher und technischer Fragen des Eisenbahnwesens auf wissenschaftlichem Boden mit ähnlicher Sachkenntniss behandelt wird, wie es in dem vorliegenden Falle geschehen ist! — K—e.

Ausführungsbestimmungen und Dienstvorschriften zu dem Gesetz vom 20. Juli 1879,

betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des Deutschen Zollgebiets mit dem Auslande.

Zu dem Gesetze vom 20. Juli 1879, die Statistik des Deutschen Waarenverkehrs mit dem Auslande betreffend *), sind am 1. d. Mts. neue, durch Beschluss des Bundesrathes vom 6. Dezember 1888 festgesetzte Ausführungsbestimmungen und Dienstvorschriften **) in Kraft getreten, welchen wir die nachstehenden Einzelnheiten entnehmen.

Bei den Anmeldungen für die Verkehrsstatistik ist den gesetzlich vorgeschriebenen Angaben über die Gattung und Menge der Waaren das — zur Zeit in der Fassung vom 1. Juli 1888 gültige — statistische Waarenverzeichniss zu Grunde zu legen. Falls die Gattung der Waare nach diesem Verzeichnisse indessen nicht angegeben werden kann, so muss dieselbe so genau bezeichnet werden, dass sich die Waarenpost unter die entsprechende Nummer desselben anreihen lässt. Insofern an Stelle der Anmeldescheine die Zoll- und Steuerdeklarationen treten, sind bezüglich der Verpflichtung zur Anmeldung der Gattung und Menge der Waaren die betreffenden Zoll- und steuergesetzlichen Vorschriften massgebend.

Als Land der Herkunft ist dasjenige Land, aus dessen Gebiet die Versendung der Waare mit der Bestimmung nach dem Deutschen Zollgebiet beziehungsweise über dasselbe hinaus ursprünglich erfolgt ist, und als Land der Bestimmung dasjenige Land, nach dessen Gebiet die Versendung der Waare als schliesslich dorthin bestimmt gerichtet ist, anzusehen; dabei bleiben die Länder, durch welche die Waare auf dem Transport, sei es auch mit Umladung oder Umspedition, durchgeführt wird, ausser Betracht. Bei Handelswaaren ist demnach in der Regel als Land der Herkunft das Land, aus dessen Eigenhandel die versendete Waare herstammt (die Pronienz), und als Land der Bestimmung das Land, in dessen Eigenhandel die Waare übergeht, zu deklariren. Kann das Herkunftsland nicht ermittelt werden, so ist statt dessen das Ursprungsland der Waare anzugeben.

Die Bezeichnung der Länder erfolgt durch Angabe der betreffenden Staaten (Zollgebiete), Kolonien oder Schutzgebiete; falls hierbei ihrer Lage nach allgemein bekannte grössere Handelsplätze in Frage kommen, können diese angegeben werden. Das Hamburgische Freihafengebiet und die Badischen Zollausschlüsse sind jedoch stets besonders zu benennen, während andere Deutsche Freihäfen, sowie die Freibezirke Bremen und Brake nicht, sondern an deren Stelle die weiteren Herkunfts- oder Bestimmungsländer anzugeben sind.

Falls dem Absender von Waaren, welche auf Bestellung oder im Auftrage eines in- oder ausländischen Auftraggebers oder Vermittlers versendet werden, zwar das eigentliche Bestimmungsland nicht, andererseits aber bekannt ist, dass dieselben durch das Land, wohin sie zunächst gehen, nur durchgeführt werden, so ist der Bezeichnung des letzteren das Wort „transit" beizufügen.

Die Errichtung von Anmeldestellen im Grenzbezirk ausser den Zollämtern liegt den Landesregierungen ob, und jeder dieser Anmeldestellen ist seitens der Zolldirektivbehörde eine bestimmte Strecke der Zollgrenze zuzutheilen, wobei denselben unter gewissen Umständen bestimmte Verkehrsarten zugewiesen werden können. Seitens der Zolldirektivbehörde werden auch die Geschäftsstunden für die Anmeldestellen festgesetzt; dieselben sollen jedoch für den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung der jeweiligen Fahrpläne derartig geregelt werden, dass Zugverspätungen und Betriebsstörungen vermieden werden.

Für die Anmeldescheine sind Formulare nach besonderen Mustern für die Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr, sowie für den Inlandsverkehr mit Berührung des Zollauslandes zu verwenden. Am Schlusse der Eintragungen ist der Schein mit Ort und Datum der Ausstellung und mit der Unterschrift des Ausstellers zu versehen; letztere wird durch einen blossen Stempelabdruck oder durch einen Vordruck der Firma des Ausstellers nicht ersetzt. Besondere Vorschriften sind noch zu beachten, wenn bei der Ausfuhr von Waaren in das Zollausland der Absender ein Spediteur ist.

Die Formulare zu den Anmeldescheinen werden von der Reichsdruckerei in Berlin in Mengen von 100 Exemplaren oder in Vielfachen von Hundert verkauft und einzeln unentgeltlich von den Anmeldestellen und den übrigen Zoll- und Steuerstellen verabfolgt; auch können sie in grösserer Anzahl von denjenigen Zoll- und Steuerstellen, welche zugleich Anmeldestellen sind oder von den Direktivbehörden besonders dazu beauftragt werden, gegen Erstattung der Kosten bezogen werden. Diese Formulare dürfen ferner auch von Privatdruckereien hergestellt werden. In diesem Falle erhalten sie nicht, wie die in der Reichsdruckerei gedruckten Formulare, den Stempel des Kaiserlichen Statistischen Amts; jedoch können öffentliche Transportanstalten die von Privatdruckereien hergestellten Formulare mit ihrem Stempel versehen lassen.

Ein Anmeldeschein darf nicht den Inhalt mehrerer Frachtbriefe umfassen; dagegen können einem Frachtbrief mehrere Anmeldescheine beigegeben werden, sofern der Inhalt derselben sich nur auf diesen einen Frachtbrief bezieht.

Im Falle der Ausfertigung der Zolldeklaration durch den Waarenempfänger oder durch einen Bevollmächtigten desselben an Stelle des Waarenführers hat der Waarenempfänger bezw. dessen Bevollmächtigter auch die Herkunft der Waare zu deklariren. Eine bereits abgegebene Deklaration kann indessen sowohl durch den Waarenführer, als auch durch den Waarenempfänger bei dem Grenzzollamt oder einem Amt im Innern, an welches die Waaren im gesetzlichen Ansageverfahren (§ 33 des Vereins-Zollgesetzes) abgelassen sind, vervollständigt oder berichtigt werden. Dasselbe ist bezüglich der Herkunft der Waaren bei den Angaben der gemäss § 33 bezw. §§ 63 und 66 des Vereins-Zollgesetzes vorgeschriebenen Begleitscheine I und Ladungsverzeichnisse statthaft.

Bei der Versendung von Waaren nach dem Zollauslande ist der Absender berechtigt, Angaben über die Bestimmung derselben, welche zur Wahrung geschäftlicher Interessen geheim bleiben sollen, dem Ausfuhr-Anmeldeschein in verschlossenem, an die Anmeldestelle, über welche die Waaren ausgehen sollen, adressirten Briefumschlag beizufügen. Derselbe muss mit dem Anmeldeschein fest verbunden sein. In letzterem ist alsdann dasjenige fremde Land, wohin die Waaren zunächst gelangen sollen, anzugeben und dabei auf den beigefügten Brief Bezug zu nehmen.

Wenn im freien Verkehr des Zollgebiets befindliche Waaren mit solchen, auf welchen ein Zollanspruch haftet, zusammen verladen unter Zollkontrole mit der Eisenbahn ins Zollausland versendet werden sollen, so kann die Eisenbahnverwaltung in dem nach § 43 des Eisenbahn - Zollregulativs anzufertigenden Verzeichnisse statt näherer Angaben sich lediglich auf die betreffenden mitzuübergebenden Ausfuhr - Anmeldescheine beziehen. Das Amt am

*) Siehe „Reichsgesetzblatt" 1879 S. 261.

**) Siehe „Centralblatt für das Deutsche Reich" 1888 S. 967 und „Eisenbahn-Verordnungsblatt" 1888 S. 417.

Verladungsorte hat die ihm obliegende Prüfung dieses Verzeichnisses auch auf die Angaben hinsichtlich der Bestimmung der Waaren zu erstrecken. Erfolgt die Zuladung von zur Ausfuhr bestimmten Waaren des freien Verkehrs zu Waaren, deren Ausgang zollamtlich zu erweisen ist, unter Raumverschluss nicht in Wagenräume der Eisenbahn, so sind die zugeladenen Waaren des freien Verkehrs bei der Ausfuhr nach Vorschrift des Gesetzes durch den Waarenführer mittelst Uebergabe der Anmeldescheine bei dem Grenzausgangsamt anzumelden.

Bei der Ausfuhr von Eisenbahnwagen, welche aus inländischen und ausländischen — vormerklich behandelten — Materialien innerhalb des Deutschen Zollgebiets hergestellt sind, haben die Absender in den Ausfuhr-Anmeldescheinen entweder neben der statistischen Nummer, der Stückzahl und dem Werth der Wagen auch Gattung und Menge der zum Bau derselben verwendeten und vormerklich abgefertigten ausländischen Materialien anzugeben oder darin auf die zugehörigen Zollbegleitscheine über das zum Bau der zur Ausfuhr gelangenden Eisenbahnwagen verwendete ausländische Material Bezug zu nehmen. Im ersteren Falle sind Gattung und Menge der verarbeiteten ausländischen Materialien (Achsen, Radreifen, Räder, Puffer u. s. w.) nach Massgabe des statistischen Waarenverzeichnisses aufzuführen.

Die mündliche Anmeldung der Waaren genügt bei dem sogenannten kleinen Grenzverkehr, welcher den nachbarlichen Verkehr der nicht weiter als 15 km von der Zollgebietsgrenze entfernt gelegenen Grenzorte umfasst. In diesem Verkehr können gesetzlich im übrigen noch weitere Erleichterungen bezüglich der Verpflichtung zur Anmeldung eintreten.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Verzeichniss der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der IV. Nachtrag zu diesem Verzeichniss ausgegeben worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Kilometerzeiger Nr. 24 (Königlich Preussische Militär-Eisenbahn) und Nr. 31 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona) neu, zum Kilometerzeiger Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) den I., zum Kilometerzeiger Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) den VI. Nachtrag und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern den XIII. Nachtrag ausgegeben. Die bisherigen Kilometerzeiger Nr. 24 und 31 (nebst Nachtrag I) sind hierdurch aufgehoben und aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Verzeichnisse Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen), Nr. 16 (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn) und Nr. 42 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg) neu, sowie zum Verzeichniss Nr. 74 (K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen) der III. Nachtrag und zur Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen der IX. Nachtrag ausgegeben worden.

Die bisherigen Verzeichnisse Nr. 4, 16 und 42 (nebst zugehörigem Nachtrag I) werden hierdurch aufgehoben und sind aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5098 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den direkten Güterverkehr mit Stationen der Rumänischen Eisenbahnen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 5099 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die an dem Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nicht-Vereinsbahnen, betreffend Verzeichniss derjenigen Dienststellen, durch die und bei welchen die Fahrscheinbestellungen zu erfolgen haben (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2. vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Veränderungen in der Betriebsleitung verschiedener Oesterreichischen und Ungarischen Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 40 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 41 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 42 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wiener Stadtbahn.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beschäftigt sich, wie die „Z. f. E. u. D." berichtet, seit längerer Zeit mit dem Projekte der Herstellung einer Verbindung zwischen der Elisabethbahn und der Franz Josefbahn. Dieses Projekt soll nun eine wichtige Erweiterung erfahren. In Verbindung mit demselben werden nämlich Studien gepflogen wegen Fortsetzung der Linie längs des Franz Josefkais im Anschluss an die Wiener Verbindungsbahn, wodurch ein bedeutendes Stück der projektirten Wiener Stadtbahn verwirklicht würde.

Einschränkung der Laufzettel und der bahnamtlichen Nachforschungen.

Bei einer unserer, von Spediteuren um Erlassung von Laufzetteln über den Verbleib von aufgegebenen Waaren, stark in Anspruch genommenen Stationen wurde nach eingeholter Direktionsgenehmigung diesem Ansuchen nur in dem Falle Folge gegeben, wenn die Lieferzeit für das betreffende Gut bereits verstrichen war und wenn zugleich eine Postmarke für die Rückantwort erlegt wurde. Diese Massnahme hatte den Erfolg, dass solche Ansuchen nunmehr nur ausnahmsweise vorkommen und die Bahnorgane von überflüssigen Nachforschungen und Schreibereien befreit werden, indem die bisherigen Reklamanten es wahrscheinlich vorzogen, ihre Auskünfte direkt bei ihren Komittenten einzuholen. Eine solche empfehlenswerthe Massregel erscheint aber noch dringender bezüglich der schriftlichen Benachrichtigungen des Aufgebers über die verweigerte Annahme seines Gutes. Eine solche sollte in der Regel durch die Post geschehen und das Gut mit dem Porto belastet werden. Die Bahnanstalt hat nämlich durch den rechtzeitigen Transport desselben zur Bestimmungsstation ihre Aufgabe erfüllt und es könnte ihr eigentlich jede weitere Intervention zwischen dem Aufgeber und dem Empfänger nicht aufgebürdet werden. Wenn sie sich dieser Benachrichtigung dennoch unterzieht und sich mit diesem Schreibgeschäfte belastet, so will sie eben dem Verkehre dienen und es sollten hierfür ihre Leute nicht weiter in Anspruch genommen werden. Es wäre daher zu bestimmen, dass solche Benachrichtigungsschreiben in der Regel durch die Post expedirt werden und das betreffende Gut mit dem Porto zu belasten. Die Annahmeverweigerung entspringt ja gewöhnlich aus Gründen, welche mit dem Transporte nichts zu schaffen haben: verspätete Absendung, Geldmangel seitens des Empfängers, eine Chikanirung des Versenders u. s. w. Es wäre deshalb nicht unbillig, wenn die Bahnverwaltungen für solche Schreibgeschäfte, die ihrem Personal dadurch erwachsenen Mehrarbeiten, eine kleine Entschädigung verlangen würden. Derartige Nachfragen und Ertheilungen von Auskünften können, wenn ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute nicht obwaltet, doch nicht unter den Begriff einer Dienstkorrespondenz fallen und als solche durch den Zugführer befördert werden. Dies erscheint vielmehr als eine Umgehung der Post, deren Verwaltung in der That auch ohne früheren Erlag des Porto keinerlei Nachforschungen um den Verbleib einer Sendung anstellt. Wenn die Bahnen dieses Beispiel nachahmen, so werden die vielbeklagten Schreibereien auch bedeutend abnehmen.

Abnormale Entfernung eines Distanzsignales vom Einfahrtswechsel.

Anlässlich der Einmündung der Transversalbahnlinie Janovic-Taus in die letztgenannte Station der Böhmischen Westbahn musste die dortige Einfahrtsweiche in der Richtung von Prag verlegt werden, wodurch die Entfernung des Distanzsignales gegen Blisowa vom Einfahrtswechsel in Taus von 600 m auf 459 m reduzirt wurde. Die Belassung dieses Distanzsignales auf seinem gegenwärtigen Orte wurde von der K. K. Generalinspektion deshalb bewilligt, weil dasselbe den gegen Taus fahrenden Zügen schon auf eine Entfernung von 680 m sichtbar ist.

Normalpläne für den Bau von Vizinalbahnen.

Der Kommunikationsminister wurde durch den G.-A. IV 1888, betreffend die Lokalbahnen, bevollmächtigt, die auf deren Bau bezüglichen Normalpläne festzustellen. Zu diesem Zwecke hat der Minister eine Kommission einberufen, in welcher die technische Abtheilung des Kommunikationsministeriums, die Generalinspektion und die Königlich Ungarischen Staatsbahnen vertreten sind. Dieselbe wird auch die Reglements für den Bau solcher Bahnen selbst auszuarbeiten haben.

Uebernahme der Ungarischen Westbahn und der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn in Staatsbetrieb.

Mit Bezug auf die Mittheilung in Nr. 101 S. 950 v. J. d. Ztg. wird noch bekannt, dass der Betrieb der Ungarischen Linien der Ungarischen Westbahn und der an dieselbe anschliessenden Vizinalbahnen bis auf weiteres von der früheren Generaldirektion der Ungarischen Westbahn, jedoch als besondere Abtheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen unter dem Titel „Die zur Führung des Betriebes der Ungarischen Westbahn bestellte Abtheilung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen" geführt wird.*)

Ebenso ist der Betrieb der Oesterreichischen Strecke der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn von Przemysl bis zur Galizisch-Ungarischen Grenze bei Lupkow, 147,01 km lang, von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übernommen worden und ist der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Lemberg (nicht Krakau wie in Nr. 101 S. 950 d. Ztg. angegeben ist) unterstellt worden. Die in Ungarn gelegenen Theilstrecken der genannten Bahn sind von der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn in Betrieb genommen worden.

Anwendung von Lokomotiv-Schneepflügen.

Mit Genehmigung der K. K. Generalinspektion wird die Südbahngesellschaft in dieser Winterperiode zur leichteren Beseitigung von Schneehindernissen auf den beiden den Schneeverwehungen zumeist ausgesetzten Strecken Laibach-Triest und Marburg-Franzensfeste nebst den gewöhnlichen auf eigenen Rädern laufenden Schneepflügen und den sonstigen Schneebeseitigungsvorrichtungen Lokomotiv-Schneepflüge zur Anwendung bringen, welche an der Vorderbrust der die Züge führenden Lokomotiven mit Schrauben zu befestigen sind. Die zur Verwendung in Aussicht genommenen Pflüge sind von der gleichen Konstruktion, wie jene Lokomotiv-Schneepflüge, welche auf den Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen bereits durch eine Reihe von Jahren mit Erfolg in Benutzung sind. Die Anbringung dieser Schneepflüge ist vorerst bei 50 Stück Lokomotiven in Aussicht genommen.

Haftung für Gewichtsabgänge bei Getreidetransporten in loser Schüttung.

In jüngster Zeit ist eine erstgerichtliche Entscheidung bekannt geworden, welche die Bahnverwaltungen für Gewichtsabgänge bei Getreidesendungen alla rinfusa haftbar macht. Die betreffende Bahnverwaltung hat dagegen in richtiger Erkenntniss der Aussichtslosigkeit nicht appellirt. Das Gericht motivirte nämlich seine Entscheidung unter Bezugnahme auf § 50 des Betriebsreglements damit, dass auf dem Frachtbriefe weder die Verladung durch die eigenen Leute des Aufgebers, noch die in deren Gegenwart erfolgte Ausladung vermerkt wurde; dafür hat das Gericht ein höheres als das in § 67 des Betriebsreglements vorhergesehene, durch Sachverständige ermittelte Kalo deshalb zugestanden, weil ein solches bei der Verwiegung der vollen Säcke und deren Ausschüttung in die zum Transport bestimmten Wagen billigerweise angenommen werden müsse. Bemerkt wird noch hierbei, dass die Unverletztheit der Plomben dieses Wagens während und nach dem Transporte konstatirt und von der Partei anerkannt, auch von ihr zugegeben wurde, dass sie bei der Verladung selbst zugegen war und dort ein Abgang unmöglich entstanden sein konnte, ferner dass die bahnseitige Einwendung der unausweichlichen Verschiedenheit der Wagen bei der Auf- und Abgabe richterlich nicht berücksichtigt wurde. Es ergibt sich sonach die Nothwendigkeit, dass bei Getreideversendungen alla rinfusa die Verladung durch die Partei selbst auf dem Frachtbriefe vermerkt und in deren Gegenwart die Entladung nach Konstatirung der Unversehrtheit aller Plomben erfolge.

Schutz gegen Schneeverwehungen bei Eisenbahnen.

Unter dieser Ueberschrift theilt das „V.-Bl. f. E. u. D." folgendes mit: Die Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft hat im Anfange der achtziger Jahre an der Bahnstrecke Werschetz-Stamora-Morawicza über Antrag eines dortigen Grundbesitzers versuchsweise eine Anlage von 2000 m lebenden Hecken mit einer Edelrosengattung (rose de la provence) durchgeführt. Seither hat der lebende Rosenzaun, von der Erdsohle gerechnet, eine Höhe von zwei Metern und eine nahezu undurchdringliche Dichte von einem Meter erreicht, da die vielfache Verschlingung der Zweige die charakteristische Eigenschaft dieser Rosengattung ist. Dank dieser lebenden Mauer, welche während der Blüthezeit einen reizenden Anblick gewährt, blieb die dem Anstürmen des Schnees ganz besonders ausgesetzte Versuchsstrecke während des Winters 1887/88 ganz von Verwehungen befreit, wogegen an einer anderen Stelle derselben Strecke, welche wegen Bahnübersetzung unbepflanzt blieb, sich nach jedem Sturme eine nur schwer zu überwindende Schneewehe lagerte. Die mit geringen Kosten herzustellende Anlage hat eine Dauerhaftigkeit von 30 bis 40 Jahren.

*) Bei der Aufführung der in den Betrieb der Ungarischen Staatsbahnen übergehenden Linien, hat sich insofern in Nr. 101 S. 950, Jahrg. 1888 d. Ztg. ein Irrthum eingeschlichen, als statt Fehring-Graz gesetzt werden muss: Szombathely-Grenze gegen Fehring. Die von Graz bis zur Steierisch-Ungarischen Landesgrenze laufende Strecke der Ungarischen Westbahn (68,37 km) ist, wie S. 950 richtig angegeben, von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen am 1. d. M. in Betrieb genommen worden.

Personalien der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Dem Verkehrsdirektor Regierungsrath Karl Wessely ist der Titel und Charakter eines Hofrathes verliehen worden. Als sein Stellvertreter soll Hofrath v. Pichler, Direktor der nunmehr verstaatlichten I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn fungiren. Regierungsrath Kann, Chef der Buchhaltung und Ausgabenkontrole, wird mit dieser Abtheilung unmittelbar dem Präsidenten unterstellt; dessen Vertretung in Budgetangelegenheiten wird weiterhin durch den administrativen Direktor geführt.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die aller Orten friedlich klingenden Neujahrsansprachen befestigen die Zuversicht auf eine günstige Weiterentwickelung des Handels und Verkehrs, somit auch die der Eisenbahnen. Diese wurden auch von der Wiener Börse stark beachtet, obwohl sich deren ganzes Interesse der Frage der Terminliquidation zuwendete. Nach dem bisherigen Rechnungsausweise hat Nordbahn (2473) eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr von 1,4 Millionen Gulden, die Staatsbahn (258,50) eine solche von 2,39 Millionen Gulden und die Südbahn (104,70) von 1,1 Millionen Gulden erzielt. Aehnliche Kalkulationen bezüglich der Mehreinnahmen erhöhten auch die Carl Ludwig- (206,75) und Nordwestbahn (168,50), Lemberg-Czernowitz (215) erholte sich auf die Nachricht, dass deren Vertreter von der Rumänischen Regierung zum Abschluss der Verhandlungen wegen der Rumänischen Linien eingeladen wurden.

Aus Russland.

Grosse Russische Eisenbahngesellschaft.

Die „Magd. Ztg." berichtet: In fast allen Kourslisten werden die 1886er und 1887er Dividenden der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft ungenau angegeben. Man findet nämlich nahezu überall die Dividenden dieser beiden Jahre entweder mit je 5 pCt. Gold oder die 1886er Dividende mit 5 pCt. Gold und die 1887er mit 5 pCt. Gold + Superdividende von 2 R. 48 Kop. Kredit verzeichnet. Thatsächlich ist aber sowohl für das Jahr 1886 als auch für das Jahr 1887 eine Superdividende vertheilt worden. Das 1886er Ergebniss derselben (1½ R. Kredit) war allerdings wegen der bekannten Streitigkeiten von der Regierung längere Zeit gesperrt worden; im letzten Jahre, nachdem ein Ausgleich zu stande gekommen, erfolgte aber die Zurücknahme der Sperre, und es wurde am 1. Juli v. J. aus den Ueberschüssen der Jahre 1886 und 1887 eine Superdividende von 2 R. 48 Kop. gezahlt. In der bezüglichen Bekanntmachung war nicht gesagt, wie viel von diesen 2,48 R. auf das Jahr 1886 und wie viel auf das Jahr 1887 entfällt, da jedoch nicht eben wahrscheinlich ist, dass der 1886er Abschluss nachträglich abgeändert sein sollte, so nehmen wir an, dass die 1886er Superdividende 1½ R. umfasst und die restlichen 98 Kop. auf das Jahr 1887 entfallen. Diese 98 Kop. bilden jedoch nicht die ganze 1887er Superdividende, sondern nur die im Ausgleichsvertrage vorgesehene Abschlagszahlung. Es werden nämlich der Gesellschaft zur Zahlung einer am 1. Juli fälligen ersten Superdividende von dem Nicolaibahn-Ueberschusse, welcher nach Abrechnung der Pachtsumme von 7200000 R. verbleibt, 12 pCt. vorweg zur Verfügung gestellt und regierungsseitig gewährleistet, so dass sich jetzt die Regierungsgarantie der Aktien nicht nur auf die 5 pCt. Gold, sondern auch auf den Kreditrubelbetrag, welcher sich aus jenen 12 pCt. ergibt, erstreckt. Die restliche Superdividende für das Jahr 1887 beträgt 92 Kreditkopeken. Es würde sich mithin unter der Voraussetzung, dass nicht etwa der 1886er Abschluss nachträglich eine Abänderung erfahren hat, die 1887er Superdividende auf 1 R. 90 Kop. berechnen gegen 1 R. 50 Kop. im Vorjahre (1886). Für das Jahr 1888 steht eine Aufbesserung der Superdividende in Aussicht, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die Warschauer und die Nischnylinien im stande sein dürften, auf die Inanspruchnahme der Staatsgewähr zu verzichten, in welchem Falle der Gesellschaft anstatt des in den beiden letzten Jahren bezogenen Viertels die

Hälfte des Ueberschusses der Nikolaibahn zufällt. Man wird die vorjährige Superdividende (einschliesslich der am 1. Juli fälligen Abschlagszahlung) immerhin mindestens auf 3 R. schätzen dürfen, obwohl die Bezüge von der Nikolaibahn durch die Ausgaben für den Dienst der letztbegebenen Anleihe geschmälert werden.

Rybinsk-Bologoje-Eisenbahn.

Russische Blätter melden, dass die Regierung beabsichtige, demnächst den Bau einer Eisenbahn von Pleskau (Pskow) nach Bologoje ausführen zu lassen: die Geldmittel dazu sollen bereits im 1889er Staatsbudget angewiesen sein. Wenn diese Nachricht sich bestätigt, so hätte man darin ein für die Zukunft des Rybinsk-Bologoje Eisenbahnunternehmens wichtiges Ereigniss zu sehen. Es wäre nämlich, da die Bahn von Riga nach Pleskau (Pskow) bereits im Bau begriffen ist, die von den Aktionären der Rybinsk-Bologoje-Gesellschaft seit langen Jahren ersehnte Weiterführung ihrer Bahn über Bologoje nach Riga nunmehr endlich gesichert. Die Ertragsfähigkeit des Unternehmens müsste dadurch entschieden günstig beeinflusst werden. Im übrigen sind ähnliche Nachrichten in früheren Jahren mehrfach verbreitet worden (die Rybinsker Aktien gehören zu den leitenden Spielpapieren der Petersburger Börse), ohne begründet zu sein.

Wladikawkas-Eisenbahn.

Nach einer der „Fr. Ztg.“ zugegangenen Mittheilung soll das Jahresergebniss der Wladikawkas-Eisenbahn sich derart gebessert haben, dass für 1888 die Obligationszinsen aus den Betriebsüberschüssen gedeckt werden können, ohne dass dafür die Regierungsgarantie in Anspruch genommen werden müsste.

Zarskoje-Selo-Eisenbahn.

Die Scherereien, mit denen die Besitzer von Prioritäten der Zarskoje-Selo-Eisenbahn seit mehreren Jahren bei Einkassirung der Koupons heimgesucht wurden, scheinen nun endlich aufhören zu sollen; wenigstens hat die Verwaltung der Bahn kürzlich bekannt gegeben, dass der Januarkoupon wieder in Berlin — und zwar bei der Berliner Handelsgesellschaft — eingelöst wird. Bisher erfolgte nach Aufhebung der Berliner Zahlstelle die Bezahlung der Koupons lediglich in Petersburg, und überdies nicht selten unregelmässig. Es kam mehrfach vor, dass die sofortige Bezahlung von Koupons verweigert wurde mit dem Bemerken, die Einlösung könne erst geschehen, wenn sich wieder verfügbares Geld in den Bahnkassen angesammelt haben werde. Bei einigem guten Willen der Verwaltung hätten sich diese Unzuträglichkeiten wohl vermeiden lassen, da die Jahresüberschüsse der Bahn für den Dienst der Prioritäten vollauf genügten. Die Lage der Gesellschaft hat sich dadurch, dass aus den Ueberschüssen der Jahre 1886 und 1887 etwa 160000 R. zur Verminderung der schwebenden Schuld verwendet worden sind, wesentlich gehoben. Ueberdies wird die Befestigung des Rubelpreises den 1888er Abschluss und noch mehr den 1889er Abschluss günstig beeinflussen. Falls der jetzige Rubelkours sich behauptet, würden im laufenden Jahre die Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten rund 30000 R. weniger erfordern als 1887. Dass man vorzieht, die Ueberschüsse zur Verminderung der schwebenden Schuld zu verwenden, anstatt letztere durch eine befestigte Anleihe zu ersetzen, mag wohl auch auf den Wunsch, die Aktien billig aufzukaufen, zurückzuführen sein. Der Verwaltungsrath wäre, wenn er die Schuldverhältnisse geregelt hätte, bereits seit Jahr und Tag in der Lage, eine stattliche Dividende zu vertheilen. Die über 60 R. lautenden Stammaktien, welche in Berlin gehandelt werden, notiren in Petersburg gegenwärtig 48 Geld (80 pCt.). Die Einnahmen der drei ersten Vierteljahre des Jahres 1888 bleiben hinter dem Betrage des Vorjahres nur unbedeutend (um etwa 1000 R.) zurück.

Eisenbahnunfall bei Borki.

Die bisher geführte Untersuchung bezüglich der Ursache des Eisenbahnunfalles bei Borki hat neuerdings eine unerwartete Wendung genommen. Der auf Befehl des Kaisers nach der Unfallsstelle entsandte „Untersuchungsrichter für besonders wichtige Fälle“, Marki, hat nämlich, wie die „Now. Wr.“ meldet, die Ueberzeugung gewonnen, dass in dieser Sache ein Verbrechen vorliege. Um dem Schuldigen auf die Spur zu kommen, habe Marki sich von der Kanzlei des Charkower Kreisgerichtes sämmtliche Akten über Beschwerden vorlegen lassen, welche während der letzten Zeit von den Bediensteten der Kursk-Charkow-Azower Eisenbahn gegen die Leitung derselben gerichtlich eingebracht und welche ausserordentlich zahlreich seien. Von der Verwaltung der Kursk-Charkow-Azower Eisenbahn habe Marki ferner das Verzeichniss aller in den letzten Jahren entlassenen Bediensteten dieser Eisenbahn eingefordert.

Ein Moskauer Blatt hat neuerdings bereits berichtet, dass mehrere Beamte der Bahn unter Anklage gestellt werden sollen. Hierzu wird noch mitgetheilt, dass auf Ansuchen des Untersuchungsausschusses ein Oberst die ganze Bahnlinie unerkannt bereist und, ohne Verdacht zu erregen, mannigfache Missstände festgestellt habe. Der Untersuchungsrichter für besonders wichtige Angelegenheiten soll bereits mehrere höhere Beamte der Bahn als Angeklagte vernommen haben; dem Vernehmen nach sollen in Anklagezustand versetzt werden: der bereits von seinem Posten zurückgetretene Bahndirektor Kowanko, der Regierungsinspektor der Bahn Kronenberg, der Verwaltungspräsident Baron Hahn, der Betriebschef Ssuschlinski und die Ingenieure Pawlow und Golizinski.

Aus der Schweiz.

Neue Rigibahn-Projekte.

Unter den Konzessionsgesuchen, welche den Eidgenössischen Räthen in der Dezembersitzung vorgelegt worden sind, haben, wie die „Schweizerische Bauzeitung“ berichtet, drei Projekte, welche nichts Geringeres bezweckten, als den Rigi mit neuen Eisenbahnen zu versehen, Erstaunen verursacht. Das erste derselben wollte den Aussichtspunkt Rigikänzeli durch eine Seilbahn mit Weggis verbinden. Die Anlage war eingleisig gedacht, ohne Ausweichstelle, aber in zwei Abtheilungen mit festem Motor in der Mitte, ähnlich wie bei der Salvatorebahn. Das zweite Projekt betraf eine Zahnradbahn mit Lokomotivbetrieb von Weggis nach Staffelhöhe, wo dieselbe in die Gleise der Arth-Rigibahn einmünden sollte. Das dritte Gesuch endlich war nur für den Fall, dass die anderen Projekte die Konzession erhalten sollten, vorgelegt und bezog sich auf die Herstellung eines weiteren Gleises von Staffelhöhe nach Rigikulm. Während die beiden ersten Konzessionsanträge von Weggiser Bürgern gestellt waren und zugestandener Massen den Zweck hatten, der bestehenden Rigibahn-Gesellschaft einen Theil ihres Verkehrs zu entreissen und denselben von Vitznau nach Weggis hinüberzuleiten, war das dritte Gesuch von der Vitznau-Rigibahn-Gesellschaft vorgelegt, um dem ihr drohenden Wettbewerbe zu begegnen und sich von der Arth-Rigibahn-Gesellschaft unabhängig zu machen. Von dieser letzteren hat sie nämlich das etwa 1,8 km lange Theilstück Staffelhöhe-Kulm in Pacht und zwar, wie sie angibt, zu einem im Verhältniss hohen Pachtzins. Durch die Herstellung eines eigenen Gleises auf dieser Strecke würde die hohe Pachtsumme wegfallen und sie hätte hinsichtlich der Tarife freiere Hand, um sich eines entstehenden Wettbewerbes zu erwehren.

Die Regierung von Luzern, welcher die beiden ersten Konzessionsgesuche nach gesetzlicher Vorschrift zur Aeusserung mitgetheilt waren, hatte die Abweisung derselben beantragt; ebenfalls in ablehnendem Sinne, jedoch mit wesentlich anderer Begründung, lautet die bundesräthliche Botschaft vom 3. Dezember 1888. Sie sagt etwa folgendes:

Mit Gewährung der Konzession für die neuen Projekte würde man die naheliegende Möglichkeit eröffnen, dass bestehende, bisher günstige Unternehmungen dem Ruin verfallen oder nahe gebracht werden, ohne dass damit den Wettbewerbsprojekten Lebensfähigkeit gesichert wäre. Was bei einem solchen Verhältniss der Rigiverkehr im allgemeinen und die zunächst betheiligten Gemeinden wie Weggis im besondern gewinnen würden, braucht nicht näher erörtert zu werden. Es sei nur auf die Thatsache hingewiesen, dass bei an und für sich zweifelhaften Unternehmungen, oder solchen, die sich infolge des Wettbewerbes gegenseitig zu ruinösen Taxen zwingen, bei dem Unterhalt und Betrieb der Bahnen aufs Aeusserste gespart zu werden pflegt, worunter nicht blos die Annehmlichkeit der Reisenden, sondern ganz besonders die Sicherheit des Betriebes leidet. Es sei daher Pflicht des Bundes, einem solchen entschieden ungesunden Wettbewerbe, welcher geeignet sei, die Verkehrsverhältnisse zu verschlechtern statt zu verbessern, und dem Kredite des Landes zu schaden, entgegenzutreten, und zwar ganz abgesehen davon, ob von Seite der betheiligten Kantonsregierung eine Einsprache vorliege oder nicht und wie sich die nächstbetheiligte Gemeinde dazu stelle. Der Art. 3 des Eisenbahngesetzes, welcher übrigens zunächst nicht Seilbahnen nach Aussichtspunkten im Auge hat, sei nicht dahin zu verstehen, dass der Bund bei Erfüllung der formellen Anforderungen in allen Fällen die nachgesuchte Konzession ertheilen müsste, wenn nur keine Gefährdung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft zu besorgen sei; auch könne nicht der Ansicht beigestimmt werden, dass infolge der Aufhebung von Ausschluss und Vorzugsrechten der Bund nun auch dem tollsten Wettbewerbe Thür und Thor zu öffnen hätte. Der Bund habe sich der Freiheit in der Ausübung seines Hoheitsrechtes mit Bezug auf Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen durch Art. 3 des Eisenbahngesetzes keineswegs begeben, sondern lediglich ausgesprochen, dass er davon in liberaler Weise Gebrauch machen werde. Es sei aber selbstverständlich, dass unter allen

Umständen die Rücksicht auf das allgemeine Wohl vorbehalten bleibe und soweit es die Interessen des letzteren erfordern, der Grundsatz des freien Wettbewerbes in Eisenbahnsachen, welcher übrigens in der Schweiz schon so bedenkliche Früchte gezeitigt habe, eine Beschränkung im einzelnen Falle erleiden müsse.

Die in Rede stehenden Konzessionsgesuche sind auch von den betreffenden Ausschüssen der Eidgenössischen Räthe, deren Anträge vom Ständerath und vom Nationalrath genehmigt worden sind, einstimmig abgewiesen.

Aus Amerika.

Der zweite Jahresbericht der Bundes-Eisenbahnkommission.

Mit gleicher Pünktlichkeit, wie beim ersten, ist auch der am 1. Dezember v. J. fällig gewesene zweite Jahresbericht der durch das Zwischenstaats-Verkehrsgesetz eingesetzten Bundes-Eisenbahnkommission, welche man auch „Reichs-Eisenbahnamt" nennen könnte, erschienen. Es bestätigt dies wiederum, dass diese aus fünf, vorher grösstentheils beim Eisenbahn-Verwaltungsgeschäft nicht unmittelbar betheiligt gewesenen Personen bestehende Behörde, trotz des ungeheueren Umfangs ihres Arbeitsgebiets, imstande gewesen ist, ihrer Geschäfte Herr zu bleiben. Eine andere Frage ist allerdings die, ob der mit dieser Einrichtung beabsichtigte Zweck annähernd erreicht ist, denn in Anbetracht der unausgesetzten heftigen und ausgedehnten, verlustbringenden Tarifkriege u. s. w. kann man wohl sagen: „Untröstlich ist's noch allerwärts." Jedenfalls ist es aber für viele Fachkreise von grossem Interesse, die Grundsätze und allgemeinen Anschauungen, von denen sich die Kommission leiten lässt und die sie der Staatsverwaltung empfiehlt, kennen zu lernen und die weitere Entwickelung jenes grossartigen Versuchs, die staatliche Aufsicht über ein so grosses Eisenbahnnetz unter so schwierigen und verwickelten Verhältnissen auszuüben, zu verfolgen. Wir glauben daher, aus dem in der „Railroad Gazette" veröffentlichten Auszug aus jenem Bericht nachfolgendes wiedergeben zu dürfen:

Meilenzahl: 30. Juni 1888: 152 781 (245 977 km), gebaut im Jahre 1886: 8 471; im Jahre 1887: 12 688; im ersten Halbjahr 1888: 2 312.

Dem Gesetz unterworfene Transportführer.

Es erschien zweifelhaft, ob alle Eisenbahnen — ausschliesslich blosser städtischer und Bergwerksbahnen — dem Zwischenstaats-Verkehrsgesetz unterworfen seien. Die Kommission hat dies im bejahenden Sinne aufgefasst und daher auch von Bahnen, welche im Gebiet nur eines Staats laufen, die Erstattung des, für statistische Zwecke unentbehrlichen, gleichmässigen Jahresberichts gefordert.

Expressgesellschaften.

Das im vorigen Bericht geforderte Zusatzgesetz bezüglich derselben ist noch nicht erlassen. Deren Geschäft ist jetzt von gewaltigem Umfang und hat sich in seiner Art weit über die Grenzen hinaus, welche ihre Gründer angenommen hatten, ausgedehnt. Die Beziehungen zwischen Eisenbahnen und Expressgesellschaften rufen unter den jetzigen Verhältnissen besondere Schwierigkeiten hervor, welche eine gesetzliche Regelung immer dringender nothwendig machen.

Verwaltungsgeschäfte.

Hierüber ist nur weniges zu bemerken. Die grosse Mehrzahl von Beschwerden ist ohne grosse Förmlichkeiten erledigt worden. Die meisten Klagen wurden über all zu hohe Beförderungssätze geführt, doch häufig ohne genügenden Beweis; das einzige Mittel, solchen Klagen vorzubeugen, würde darin bestehen, dass die Sätze ebensowohl angemessen erscheinen, als auch in Wirklichkeit sind. Als Grundsatz gilt, dass die Transportführer bei Aufstellung von Beförderungssätzen nicht blos ihr Interesse berücksichtigen sollen; sie dürfen z. B. nicht übermässige Frachten fordern für Schwellen, um deren Transport auf weite Strecken unmöglich zu machen; ebensowenig dürfen sie Meilen- oder Jahreszeitbillets, welche sie für gewisse Gegenden zugestehen, willkürlich anderen versagen.

Die Kommission ist der Meinung, dass während des abgelaufenen Geschäftsjahres ein wesentlicher Fortschritt in der Richtung auf eine gesündere Grundlage für die Beförderungspreise gemacht ist.

Unrichtige Kartirungen (Underbilling) rufen noch fortgesetzt Störungen hervor, wenn auch in geringerem Masse als früher. Es ist erwünscht, dass durch Gesetznachtrag den Transportführern, welche wissentlich durch Berechnung niedrigerer, als der veröffentlichten Frachten, Geschäfte zu machen suchen, eine Strafe auferlegt wird. Unzulässige Freifahrten werden jetzt nur noch selten gewährt.

Nur in zwei Fällen ist die Ausführung von Entscheidungen noch unterblieben; in dem einen erscheint dies entschuldbar.

Langer und kurzer Transport (Long and Short Haul Clause).

Viel ist geschehen, um die Eisenbahn-Beförderungssätze mit der allgemeinen Bestimmung der Sekt. 4 des Gesetzes (dass für längere Strecken keine niedrigeren Sätze als für kürzere Strecken derselben Bahnlinie genommen werden dürfen) in Uebereinstimmung zu bringen. In einzelnen bezüglichen Fällen bestehen Zweifel über die Absicht des Gesetzes.

Die Frachtsätze für den Durchgangsverkehr über das ganze Festland (transcontinental rates) sind vielfach geordnet worden, theils durch Eingreifen der Kommission, theils durch den Eintritt der Kanadischen Pacificbahn in den Transkontinentalverband, womit deren Wettbewerb für den Verkehr nach Missouriflussk-Stationen aufhörte. Am 1. September 1888 wurde ein völlig neues Tarifsystem auf beinahe 40 000 Meilen Bahn, betrieben von 18 Gesellschaften, in Kraft gesetzt, welches zur Befolgung der Sekt. 4 durchschlagende Aenderungen einführt. Es entstanden hierdurch für Binnenplätze Ermässigungen, die theilweise durch Erhöhungen für den Durchgangsverkehr Ausgleichung fanden. Mit Ausnahme des Ozeanwettbewerbs, welcher durch die Ueberlandsätze in gewissem Grade beherrscht wird, ist die Sekt. 4 für den transkontinentalen Verkehr vollständig zur Geltung gebracht.

In den Süd- und Südweststaaten bestehen eigenthümliche Schwierigkeiten und der Fortschritt ist dort geringer, infolge der fast allgemein einwirkenden Macht des Wasserwettbewerbs.

Zusammenstellung und Veröffentlichung der Tarife.

Hierzu ist eine besondere, aus 14 Mann bestehende Büreauabtheilung bestimmt. Es gehen dort täglich etwa 500 Tarife oder 160 000 im Jahr, ein. Die bis jetzt eingelieferte Gesammtzahl beträgt etwa 270 000. Eine Gleichmässigkeit in der Form ist noch nicht erreicht.

Anwendung des Gesetzes.

Die Kommission hat keinen Beweis dafür in Händen, dass der allgemeine Erfolg des (Zwischenstaats-Verkehrs-) Gesetzes anders als vortheilhaft für die Bahnen gewesen sei; sie glaubt, dass es den Verkehr im ganzen zu einem gleichmässig lohnenderen gemacht hat. Unzweifelhaft hat das Eisenbahngeschäft während des laufenden Jahres vielfache Verluste gehabt, dieselben sind aber nicht jenem Gesetze zur Last zu legen. Der Strike auf der Chicago, Burlington & Quincy Bahn war eine ernstliche Störung. Der Bau und die Eröffnung neuer Strecken hat die Reinerträge geschmälert. Schwerere Folgen haben aber die Tarifkriege, besonders im Nordwesten gehabt und eine ähnliche Gefahr scheint die „Trunk"-Linien zu bedrohen.

(Nach einer längeren Ausführung bezüglich zu niedriger Frachtsätze, Urtheile des Publikums darüber, Bau oder Betrieb zu anderen, als ehrlichen Zwecken, fährt der Bericht fort:)

Jeder Tarifkrieg kann als ein Fall unberechtigten Nutzens angesehen werden. In der Mehrheit solcher Fälle werden schliesslich die Verluste höher befunden, als die Vortheile. Unglücklicherweise verhindert das Gesetz Vorgänge dieser Art nicht. Es wurde erlassen mehr zum Schutze der Versender, als der Besitzer von Aktien u. s. w. Sicherlich sind für das Publikum beständige Transportpreise wichtiger, als niedrige. Unvernünftig niedrige Sätze sind einem guten Dienst feindlich und können die Gefahr von Unfällen mit sich bringen; aber im allgemeinen berühren sie am ärgsten das Interesse der Aktionäre und ihre Sache ist es, Mittel zu finden, die Handlungsweise ihrer Vertreter zu beherrschen. Ein Tarifkrieg ist unter dem gegenwärtigen Gesetz ein viel schlimmeres Ding, als früher. Aber die Ermässigungen liegen oft in der Hand untergeordneter Leute, denen es an weiterer Auffassung ihrer Pflichten mangelt und welche geneigt sind, mit der äussersten Sorglosigkeit herabgesetzten Tarifen zu folgen. Die Kommission gesteht die Schwierigkeit des ganzen Gegenstandes zu, verdammt aber unbedingt die Art, in der er gegenwärtig behandelt wird.

Gemeinsamkeit der Eisenbahninteressen.

Eine der Hauptschwierigkeiten bei den Klagen über die Eisenbahngesellschaften entsteht aus der Thatsache, dass für die öffentliche Meinung das Eisenbahninteresse des Landes in gewissem Sinne als eine Einheit erscheint. Während die verschiedenen Transportführer nach dem Gesetze, betreffend die Regulirung der Beförderungssätze als einzelne und unabhängige Wesen behandelt werden, wird allseitig die Nothwendigkeit gemeinsamer und allgemeiner Einrichtungen gefühlt. Diese erfordern eine streng centralisirte Macht

welche zu erlangen schwerer ist als früher, infolge des Verbots der Verkehrsverträge (pools). Die Kommission macht dringend die Wichtigkeit besserer Beziehungen der Eisenbahnen zu einander geltend und erörtert diese Frage soweit als möglich. Obwohl das Ungemach der jetzigen Lage zugegeben werden muss, kann doch der Kongress nicht angegangen werden, das Verbot der Pools wieder aufzuheben.

Folgen für die Städte.

Das Gesetz hat die Verminderung der Begünstigungen mittlerer und grosser Städte, zum Nachtheil kleinerer Plätze, zur Folge gehabt und dadurch die Geschäftsleute mancher Orte geschädigt. Die Kommission hält aber die Klagen hierüber für unberechtigt, da im grossen ganzen die Vortheile für die Allgemeinheit wie für die Bahnen überwiegen.

Einheitliche Klassifikation.

Es besteht ein fortwährendes Drängen besonderer und örtlicher Interessen nach Erlangung günstigerer Klassifikationsbestimmungen für einzelne Bezirke. Dies hat zu einer grossen Anzahl von Klassifikationen in verschiedenen Theilen des Landes geführt, so zahlreich, dass sie als ein öffentliches Uebel anzusehen sind. Der erste Schritt zur Besserung hierin ist die am 1. April 1887 eingeführte und jetzt von 87 Bahnen ausschliesslich, von 44 zum Theil angewandte „Trunk-Lineklassifikation". Die westliche Klassifikation wird seit Juni 1888 von 69 Bahnen angewandt. Seitdem haben auch der Texasverband und die Transkontinentallinien sie eingeführt. Diese zwei und die Südklassifikation umschliessen nun thatsächlich die Eisenbahngesellschaften des ganzen Landes. Die ernstlichen Anstrengungen zur Verschmelzung der Trunklinien- und der westlichen Klassifikation sind zwar noch ohne Erfolg geblieben, werden aber fortgesetzt. Ein Zwang zur sofortigen Herbeiführung einer einzigen Klassifikation empfiehlt sich nicht und die Kommission hält es für besser, die Angelegenheit den Bahnverwaltungen nicht aus der Hand zu nehmen und ihnen genügende Zeit zur Erreichung des Zweckes zu lassen.

Einwandererverkehr.

Die Zahl der in den 4 Seehäfen angekommenen Einwanderer belief sich auf 534000, davon beinahe $^4/_5$ in Newyork. Dieser Verkehr unterliegt mancherlei Missbräuchen und die Mittel, ihn zu ordnen, sind gänzlich unzureichend. Der Fahrpreis von 13 D. von Newyork nach Chicago ist, mit Rücksicht auf die geringen dafür gebotenen Annehmlichkeiten, im Verhältniss zum Preise der I. Wagenklasse, ein zu hoher. Es wird empfohlen, dass in Newyork mehrere Plätze von grösserem Umfang als Castle Garden für den Empfang der Einwanderer vorgesehen werden, woselbst dann alle nach dem Innern befördernden Bahnen ihre Agenten halten dürfen; dass die Zahlung von „Commissions" als ungesetzlich und strafbar erklärt und dass die Kommission ermächtigt wird, für diesen Verkehrszweig die Beförderungspreise zu bestimmen. (Die Schädlichkeit der Zahlung von „Commissions" wird nun noch weiter ausgeführt.)

Jahresberichte der Transportführer.

Im Oktober 1887 wurde an alle Transportführer, an die Kommissionen der Einzelstaaten und an sonst betheiligte Persönlichkeiten das Ersuchen gerichtet, sich über die Form der zu fordernden Jahresberichte zu äussern. Versuchsformulare wurden im Januar 1888 vertheilt. Sodann fand Ende März eine Versammlung von Rechnungsbeamten, welche mehr als 70000 Meilen Eisenbahnen vertraten, statt. Die Formulare wurden im Juni vertheilt, und es wurde erwartet, dass die Berichte mit dem 15. September vervollständigt sein würden. Dieser Zeitpunkt erwies sich aber als zu kurz.

Die Form der Berichterstattung ist ziemlich ausführlich erörtert. Von besonderem Interesse sind die Fragen bezüglich des Werths des Besitzes, der Konzession und der Ausrüstung, worüber manche Bahnen natürlich keine Auskunft geben können. Die auf die Aktien eingezahlten Beträge sind ebenso schwierig zu ermitteln. Auch über die Belastung der Roheinnahmen gehen die Ansichten auseinander. Die Arbeit der Zusammenstellung der Jahresberichte ist jetzt einer besonderen Geschäftsabtheilung, ähnlich dem Tarif- u. s. w. Büreau, übertragen.

Abänderungen des Gesetzes.

Die Kommission wiederholt die Empfehlungen des vorjährigen Berichts. Sie hält auch dafür, dass keine Preisermässigung ohne drei Tage vorher zu erlassende Bekanntmachung zugelassen und auf jede absichtliche unrichtige Kartirung Bestrafung der betreffenden Verwaltung gesetzt werden sollte u. s. w. Im öffentlichen Interesse würde auch eine Zusatzbestimmung erwünscht sein, wonach kein öffentlicher Transportführer die Annahme und Weiterbeförderung von Transporten von einem anderen Transportführer, zu den Bedingungen und Beförderungssätzen bestehender direkter Verkehre, verweigern dürfte.

Soweit der Bericht. Die „Railr. Gazette" gibt in einer ausführlichen Abhandlung darüber ihre, von der der Kommission abweichende Ansicht über die Einwirkung des Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes zu erkennen. Insbesondere behauptet sie, dass durch das Verbot der Pools die Eisenbahn-Tarifkriege häufiger und verderblicher geworden seien; dass infolge des Gesetzes die überflüssigen Parallel-Bahnbauten vermehrt wären; und dass hierin, und nur zu einem kleineren Theil in den vorgekommenen grossen Strikes, die Ursache des seit Erlass des Gesetzes eingetretenen allgemeinen Niedergangs des Werthes der Eisenbahnpapiere, bei gleichzeitigem Aufrechterhalten des Werthes anderer Papiere, zu suchen sei. H.

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. **Begriff der Betriebshandlungen.** Der auf dem Bahnhof Möckern angestellte Streckenarbeiter K. glitt beim Reinigen des vor dem Wärterwohnhause belegenen Theiles der Dorfstrasse aus und erlitt einen schweren, seine Erwerbsfähigkeit beeinträchtigenden Beinbruch. Von der Bahnverwaltung abgewiesen, legte er Berufung ein und machte geltend, dass nach den dortigen Polizeivorschriften die einzelnen Wegetheile von den betreffenden Hauseigenthümern zu reinigen seien; dies sei für das Wärterhaus die Eisenbahn und er habe auch einen dahin gehenden Auftrag vom Bahnmeister erhalten. Die Wohnhäuser seien im Interesse der Bahn und des Dienstes erbaut; das Reinigen der Dorfstrasse sei somit eine für den Betrieb verrichtete Handlung. Nachdem die Berufung abgewiesen worden, da die Reinigung der Dorfstrasse nicht zu den technischen Arbeiten des Bahnbetriebes gehörte, wiederholte er seine Anträge auf Gewährung einer Rente und Erstattung der aussergerichtlichen Kosten in der Rekursinstanz. Im Termine führte der Vertreter der Eisenbahndirektion Erfurt aus, dass unter „Betriebshandlungen" nur alle die technischen Verrichtungen zu verstehen seien, welche den Gesammtbetrieb ausmachen. Hier fehle es an einem un- und mittelbaren Zusammenhange mit dem Eisenbahnbetriebe. K. hatte als Streckenarbeiter die Strecke zu begehen; bringt ihn dabei das Glatteis zu Falle, so sei ein Betriebsunfall nicht zu leugnen; beim Reinigen der Dorfstrasse, welche entfernt vom Planum liege, könne er sich eben nicht auf der Strecke, also auch nicht im Betriebe befinden. Dass ihm, als er die Dienstwohnung bezog, der Auftrag geworden, die Strasse zu reinigen, sei wegen der Polizeivorschriften natürlich; allein das Vergeben von Dienstwohnungen sei keine Betriebshandlung und weshalb die Direktion dies thue, sei ihre Sache und komme nicht in Betracht. Der Verletzte befand sich also örtlich hier nicht in seinem speziellen Betriebe. Das Reichs-Versicherungsamt erkannte dahin: „Unter Aufhebung des Urtheils des Schiedsgerichts wird die Direktion zur Zahlung einer nach dem Gesetze zu berechnenden jährlichen Rente verurtheilt und hat dem Kläger die Kosten zu ersetzen aus folgenden Gründen: K. ist in der That als im Betriebe der Eisenbahnverwaltung verunglückt anzusehen, wenn ihn der Unfall traf, als er im Auftrage der Bahn die Vorplätze der von ihr in ihrem Interesse errichteten Wohnhäuser reinigte. Das Wohnhaus liegt dicht am Planum, auf der anderen Seite führt die Dorfstrasse vorbei; als K. damals ausglitt, war er gerade wieder im Begriff, auf die Strecke zu gehen, vor allem gehörte aber jene Arbeit zu seinen speziellen Obliegenheiten im Dienste der Bahn."

Bücherschau.

Pflichten und Aufgaben der Arbeitgeber in der Arbeiterfrage. Zugleich als Antwort auf die verwandten Schriften der Herren Oechelhäuser und Roesicke. Von Franz Hitze, Generalsekretär des „Arbeiterwohl", Mitglied des Deutschen Reichstages und des Preussischen Abgeordnetenhauses. Druck- und Kommissionsverlag von J. P. Bachem. Köln, 1888.

Die vorgenannte Schrift bezweckt die Pflichten und Aufgaben der Arbeitgeber in der Arbeiterfrage im Sinne der Gedanken, Anregungen und Vorschläge, welche in der Zeitschrift „Arbeiterwohl", dem Organe des gleichnamigen Verbandes katholischer Industrieller und Arbeiterfreunde, vielfältig behandelt sind, in systematischer Darstellung unter Vermeidung konfessioneller oder politischer Streitpunkte zu beleuchten. Mit warmer Begeisterung für die Sache und unter Hinweisung auf die ernsten Gefahren, mit welchen die Kulturfortschritte der Staaten durch das Anwachsen der Sozialdemokratie bedroht sind, wird den Arbeitgebern empfohlen, die humanitären Bestrebungen unserer Gesetzgebung nicht durch kleinliche Kritik und Berechnung etwaiger Opfer, welche für dieselben zu bringen

sind, zu beeinträchtigen, sondern dieselben vielmehr freudig zu unterstützen. Letzteres ist um so mehr nothwendig, als die Gesetzgebung nur das, was wohlwollende Arbeitgeber bereits aus eigenem Antriebe gethan haben, verallgemeinern kann, im übrigen aber sich in der Regel auf das Mindeste der Leistungen und Zumuthungen beschränken muss.

Unter den mannigfaltigen Aufgaben, welche den Arbeitgebern in dieser Hinsicht nun obliegen, sei insbesondere auf folgende hingewiesen: Es sind Massnahmen und Einrichtungen zum Schutz der Arbeiter gegen Krankheiten und Unfälle zu treffen, da die einzelnen Arbeiter ausser stande sind, sich gegen die Gefahren der Fabrikarbeit zu schützen, und da der Arbeitgeber für das Leben und die Gesundheit derselben verantwortlich ist. Diese Auffassung hat in der Gesetzgebung aller Kulturstaaten klaren und bestimmten Ausdruck gefunden. Nicht minder ist der Grundsatz der Verantwortlichkeit des Arbeitgebers für den Schutz der Sittlichkeit unter seinen Arbeitern allgemein anerkannt. Besondere Aufmerksamkeit erfordert der Schutz der jugendlichen Arbeiter, der Arbeiterinnen und namentlich der verheiratheten Frauen gegen die aus dem Fabrikleben drohenden Gefahren und Unzuträglichkeiten. Mit Nachdruck wird hierbei betont, dass die regelmässige Fabrikbeschäftigung verheiratheter Frauen mit der Erfüllung der denselben obliegenden häuslichen Pflichten kaum vereinbar ist. Die Löhnung der Arbeiter sollte stets in Baar, niemals im Wirthshause, in regelmässigen Terminen, thunlichst nicht am Sonnabend oder gar am Sonntag, sondern in der Mitte der Woche, an Minderjährige nur mit Einwilligung oder gegen ausdrückliche Quittung der Eltern oder Vormünder stattfinden. Gegen leichtsinniges Kreditiren von Waaren in den Arbeiterkreisen ist energisch einzuschreiten. Weiterhin wird die Stellung der Arbeitgeber zu der Beschränkung der Arbeitszeit (Maximal-Arbeitstag), zu dem Verbot der Sonntagsarbeit und zu der Arbeiterversicherung erörtert. In letzterer Beziehung wird hervorgehoben, dass die Ansichten über die in Frage kommenden Rechte und Pflichten der Staatsgewalt noch verhältnissmässig neu sind, dass dieselben aber in Deutschland infolge der bekannten kaiserlichen Botschaft vom 17. November 1881 und der eindringlichen Initiative der Reichsregierung in den beiden bedeutungsvollen Gesetzen über die Kranken- und Unfallversicherung bereits einen bestimmten Ausdruck gefunden haben. Der weitere Ausbau dieser Gesichtspunkte würde wesentlich durch positive Vorschläge und ernste Mithilfe der Arbeitgeber zu fördern sein, was u. a. in Erörterungen über die Bedeutung der — neben der Ortskrankenkasse einzurichtenden — Fabrikkrankenkasse, sowie einer durch gemeinsame Beiträge des Arbeitgebers und der Arbeiter zu bildenden Unterstützungs- und Vorschusskasse für besondere Nothfälle und zur Aushilfe in etwaigen Verlegenheiten näher ausgeführt wird. Um bei allen diesen Fragen, bei welchen die Arbeiter erfahrungsmässig häufig von einem gewissen Misstrauen gegen den Arbeitgeber erfüllt sind, das wünschenswerthe beiderseitige Einvernehmen zu sichern und zu fördern, ist von den ersteren ein Vertrauensrath, das „Aeltestenkollegium", als vermittelndes Organ zu wählen. Sehr beherzigenswerth sind ferner die Betrachtungen über die Anleitung der Arbeiter zur Sparsamkeit und über die Einrichtung einer Fabrik-Sparkasse. Der Hauptzweck ist hierbei, dass die Arbeiter Freude an dem Sparen gewinnen und sich von dem Segen, sowie von der Nothwendigkeit desselben überzeugen, da der hierdurch zu erreichende moralische Erfolg von grosser Bedeutung für die Fabrik und für die Erziehung der Arbeiter ist.

Bei der Mannigfaltigkeit der Bedürfnisse der Fabrikarbeiter und ihrer Familien gibt es noch viele sonstige Gebiete, auf welchen sich die Fürsorge des Arbeitgebers durch Wohlfahrtseinrichtungen bethätigen kann. Beispielsweise sei hingewiesen auf die Nothwendigkeit der Beschaffung guter und billiger Wohnungen, auf die häusliche Ausbildung der Arbeiterinnen, auf die Fortbildung der Arbeiter überhaupt, auf die Gründung von Vereinen, auf die gelegentliche Veranstaltung von Festen, auf die persönliche Annäherung zwischen dem Arbeitgeber und den Arbeitern behufs Förderung des gegenseitigen Vertrauens. In allen diesen Fällen empfiehlt es sich, die Arbeiter thunlichst zur Mitthätigkeit heranzuziehen, wobei das Selbstgefühl derselben stets zu respektiren, zu wecken und zu pflegen ist.

Wenn in solchem Sinne ein edler Wetteifer der Opferfreudigkeit unter den Arbeitgebern immer mehr platzgreift, so dass auch diejenigen, welche diesen Bestrebungen bisher theilnahmlos oder hindernd gegenüber gestanden haben, sich denselben nicht mehr zu entziehen vermögen, so wird der verantwortungsvolle Beruf der Arbeitgeber zu einer gewissen idealen Höhe erhoben, welche um so bedeutungsvoller ist, als das materielle und sittliche Wohl, die soziale Zufriedenheit, die Zukunft der Völker durch die Industrie in einem so wesentlichen Umfange bedingt ist.

K—e.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung des Direktoriums der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest ist der Name der an der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahnlinie gelegenen Station „Törökbecse-Franyova" in „Törökbecse-Aracs" abgeändert worden.

Berlin, den 8. Januar 1889. (105)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Verkehrsstörungen.

Die diesseitigen Trajekt-Anstalten sind wegen Eisgang im Rheine wie folgt für jeden Verkehr gesperrt:

1. Obercassel bei Bonn seit 5. d. Mts.
2. Bingerbrück-Rüdesheim seit 7. d. Mts.
3. Griethausen bei Cleve seit 7. d. Mts.

Dauer der Störung unbestimmt. Die Wiederaufnahme des Verkehrs wird demnächst veröffentlicht werden.

Köln, den 8. Januar 1889. (106)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 15. Januar d. J. treten in den Gütertarifen des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs die Nachträge I zu den Heften C 1, 2, 3, 5 und 6 und II zum Heft C 4 in Kraft. Dieselben enthalten Eil- und Stückgutsätze für die Station Eiserfeld, Tarifsätze für die Station Velbert und für die Verkehrsbeziehung Weesp-Düsseldorf B. M., Ergänzungen der Ausnahmetarife und Berichtigungen. Die durch letztere eintretenden Erhöhungen sind erst vom 1. März 1889 gültig.

Abdrücke der Nachträge sind durch die diesseitigen Güterexpeditionen käuflich zu beziehen.

Elberfeld, 7/1. 89. (107)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr der K. Württ. Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird zufolge Entschliessung des K. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, vom 5. Januar d. J. der Artikel Torfstreu im Württembergischen Lokalverkehr bei Aufgabe als Frachtstückgut zu den ermässigten Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 20 befördert.

Im Verkehr mit den Stationen der Kirchheimer- und Ermsthalbahn hat für den Artikel Torfstreu Umkartirung in Unterboihingen beziehungsweise Metzingen stattzufinden.

Stuttgart, den 5. Januar 1889. (108)

Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona- bezw. Berlin und Hannover-Breslau. An Stelle der unter dem 3. d. Mts. veröffentlichten Frachtsätze treten für die Beförderung von roher Baumwolle und rohen Baumwolleabfällen in Wagenladungen zu 10 000 kg nach Sosnowice loco am 15. Januar folgende ermässigte Frachtsätze:

von Bremerhafen . . . 1,85 ℳ
„ Geestemünde . . . 1,85 „
„ Bremen . . . . . 1,74 „
„ Hamburg . . . . 1,71 „
„ Harburg . . . . . 1,68 „
„ Stettin . . . . . 1,21 „
„ Swinemünde . . . 1,40 „

Breslau, den 8. Januar 1889. (109)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 15. d. Mts. tritt für die Beförderung von Korkabfällen in vollen Wagenladungen von je 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für den verwendeten Wagen von Adorf nach Wien (K. F. J. B.) ein Frachtsatz von 1,23 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 5. Januar 1889. (110)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Seit 1. d. Mts. ist der Artikel „Thomasschlacken, roh und gemahlen" im Verkehre von St. Ingbert (Pfalz) nach diesseitigen Stationen in den Ausnahmetarif 2 aufgenommen worden. (111)

Frankfurt a./M., den 8. Januar 1889.

Im Namen der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. An Stelle des Ausnahmetarifs Nr. 18 für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. April 1883 nebst Nachträgen tritt am 10. Januar d. J. ein neuer gleichna-

miger Tarif in Kraft. Durch denselben treten vielfach Frachtermässigungen ein.

Abgabe des Tarifs an Interessenten erfolgt unentgeltlich.

Köln, den 8. Januar 1889. (112)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) in Wagenladungen von 10 000 kg ab Basel Bad. Bahnhof und Waldshut nach Gordola, Station der Gotthardbahn, treten mit Wirkung vom 15. Januar 1889 ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 8. Januar 1889. (113)

Generaldirektion.

Am 1. Februar l. J. gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Kleie zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einer- und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen anderseits zur Einführung.

Der provisorische Ausnahmetarif für Kleie vom 15. April 1888 wird hierdurch aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. März l. J.

München, den 8. Januar 1889. (114)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Schnorr.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Vom 1. März d. J. ab gelten die am 21. November v. J. veröffentlichten Frachtsätze für Eilgut von Neuhaus nach Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) nur für die Beförderung von „Fischen als Eilgut".

Dresden, am 9. Januar 1889. (115)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 10. Januar 1889 werden die Stationen Kruschwitz, Rozniaty, Runowo und Wongrowitz des Bezirks Bromberg in den Staatsbahnverkehr Bromberg-Hannover einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den genannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 8. Januar 1889. (116)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Januar d. J. werden die Stationen Runowo und Wongrowitz des Bezirks Bromberg in den Staatsbahnverkehr Bromberg-Magdeburg einbezogen.

Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 8. Januar 1889. (117)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover-Elberfeld bezw. -Köln (rechtsrhein.) und -Köln (linksrhein.) sind die Nachträge 3, bezw. 4 und 3 mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. zur Einführung gelangt, welche Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter bei Ausfuhr über See, sowie Ausnahmetarifsätze für Wegebaumaterialien enthalten.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 8. Januar 1889. (118)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu den vom 1. März 1886 ab gültigen Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg-Breslau werden mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. die V. Nachträge herausgegeben.

Dieselbe enthalten u. a. anderweite Ausnahmefrachtsätze für Blei und Zink, sowie einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.

Die neuen Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 7. Januar 1889. (119)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den vom 1. Oktober 1885 ab gültigen Tarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, einschliesslich der Hoyaer, Unterelbeschen und Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits bezw. zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1889 die VII. Nachträge herausgegeben.

Dieselben enthalten u. a.:

Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und gebrannte Steine im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.

Exemplare der Nachträge können von den Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 7. Januar 1889. (120)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 13./1. Januar 1889 ab treten für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Rjaesan-Koslow-, Orenburger, Samara-Ufa-, Moskau-Nischny-Nowgoroder, Orel-Griasi- und Orel-Witebsker Bahn nach Danzig und Neufahrwasser via Brest-Praga-Mlawa-Illowo direkte Tarife in Kraft. Exemplare derselben sind bei den genannten Deutschen Verbandstationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zum Stückpreise von 0,10 ℳ. käuflich zu haben. (121J)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Bahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Talkerde treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1889 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Gleisdorf (Ungar. Westbahn)	1,81 ℳ.
nach Dresden-Elbkai von Gleisdorf (Ungar. Westbahn)	2,10 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 3. Januar 1889. (122)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Eröffnung der Haltestelle „Friedrichswald" als Station für den gesammten Eilgut- und Frachtgut-Verkehr. Vom Tage der Eröffnung der zwischen den Stationen Liebenthal und Wildenschwert gelegenen Haltestelle „Friedrichswald" als Station für den gesammten Eil- und Frachtgut-Verkehr, bis zur Ausgabe eines besonderen Stationstarifes, erfolgt für Friedrichswald die Gebührenberechnung auf Grund der im Gebührentarife (Theil II) für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 auf Seite 21 bis 32 enthaltenen Gebühren-Berechnungs-Tabelle bei Zugrundelegung der für die Station Liebenthal angegebenen Entfernungen unter Zuschlag von 3 km, während für Wildenschwert-Friedrichswald die Entfernung von 8 km in Berücksichtigung zu ziehen ist. Bei Anwendung der Gebühren-Berechnungs-Tabelle sind bei ermässigten und besonders ermässigten Eilgütern die ermittelten Sätze um 6.— kr. pro 100 kg zu kürzen, bei Spez.-Tar. 1 hingegen die Gebühren auf Grund der im Nachtrage X enthaltenen Einheitssätze nebst Einrechnung einer Manipulationsgebühr von 4.— kr. pro 100 kg zu berechnen.

Wien, am 8. Januar 1889. (123)

Die Centralverwaltung.

Elbeumschlagsverkehr. Der auf Seite 91 des Tarifes Oesterreich-Laube vom 1. März 1888 im Ausnahmetarif Nr. 3 für Zucker aller Art rücksichtlich Aussig und Schönpriesen-Laube enthaltene Frachtsatz findet bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1889 auch auf in den Bahnhöfen Tetschen und Bodenbach eingelagerte Rohzuckersendungen Anwendnung, welche während dieser Zeit per Bahn zur Expedition gelangen.

Wien, am 7. Januar 1889. (124)

Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1889 tritt eine Ermässigung der Preise der Rückfahrkarten (Retourbillets) dadurch ein, dass bei allen Zügen (einschliesslich der Kurier- und Schnellzüge) für die I. Wagenklasse 12 ₰, für die II. Wagenklasse 9 ₰ und für die III. Wagenklasse 6 ₰ für das Kilometer berechnet werden. Als Mindestbeträge werden für die I. Klasse 30 ₰, für die II. Klasse 25 ₰ und für die III. Klasse 20 ₰ erhoben. Eine weitere Vergünstigung wird vom gleichen Tage dadurch gewährt, dass den zweitägigen Rückfahrkarten eine Geltungsdauer von drei Tagen beigelegt wird.

Ferner treten am 1. April 1889 zufolge anderweitiger Abstufung der Preise für einfache Fahrten mit den Kurier-, Schnell- und Personenzügen innerhalb der Entfernungen bis 13 km Ermässigungen und Erhöhungen einzelner Fahrkarten um 5 ₰ ein.

Der die neuen Preise enthaltende Nachtrag 9 zum Theil II des diesseitigen Lokal-Personengeldtarifs kann durch die Billetexpeditionen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 27. Dezember 1888. (125)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung eines Arbeitswagens mit Bremse soll vergeben werden, Bedingungen nebst Zeichnung können durch unsere Kanzlei gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Angebote mit bezüglicher Aufschrift versehen, in welchen auch die Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 21. Januar d. J. hier einzureichen.

Giessen, den 5. Januar 1889. (126)

Grossherzogliche Direktion.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. V.

Nr. 1. Jahrgang 1889. **Berlin**, am 12. Januar 1889.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 6. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	2756	1	Kiste	—	40	1	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
2	A B	—	1	Sack	leere Säcke	15	2	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	
3	A & C	574	1	„	Nüsse	25,5	3	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
4	A K	2	1	Kiste	Stroh	—	4	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bez. Würzburg-Frankfurt a/M.
5	A K	402	1	Fass	leer	9	5	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
6	A K	8328	1	—	eis. Façonstück	38	6	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
7	A M	2164	1	Kiste	leere Kisten	47	7	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
8	A M	2165	1	„	leer	22	8	„	„	
9	A M	2176	1	„	leer	24	9	„	„	
10	A S	25	1	„	leer	35	10	Göttingen	K. E.-D. Hannover	beklebt Göttingen.
11	A u. S	1531	1	„	eiserne Ofenplatte und Kacheln	32,5	11	München C. B.	Bayerische Stsb.	
12	A W C	942	1	„	leere Kisten	—	12	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bez. Hanau-Frankf. a/M
13	B M T	56	1	Fass	Petroleum	183	13	Metz	Elsass-Lothring.	
14	B & N	2651	1	Pack	Papier	27,5	14	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
15	B S	3554	1	Kiste	Baumwollenwaaren	38	15	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
16	B S	3/4	2	Kolli	Ofentheile	5,5	16	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
17	B W C	3756	1	Kiste	—	217	17	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
18	C	79	1	—	Schwungrad	30,5	18	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
19	C A K	1854	1	Korb	unbekannt	77	19	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	ohne Beklebung.
20	c c L	—	3	Kisten	Glas	—	20	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
21	C D	4818	1	Kiste	unbekannt	66	21	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
22	C F	3992	1	Fass	Farbe	39,5	22	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
23	C F	5840	1	„	Leinöl	24	23	„	„	
24	C L S	79	1	Pack	Eisenwaaren	9,5	24	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	C R	3769	1	„	Bolzen	18	25	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
26	C S	3373	1	Kiste	unbekannt	138	26	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
27	C S	111	1	Ballot	Schirmständer	10	27	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
28	C T	3725	1	Korb	Eisenwaaren	19	28	Hagen	„	
29	D	3251	1	—	Sopha	40	29	„	„	
30	D	1680	1	Kiste	leer	7	30	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
31	D & C	292	1	Fass	leer	50	31	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
32	E	44	1	Korb	leere Gefässe	—	32	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bez. Brensbach-Frankfurt a/M.
33	E	5/7	1	Bund	Stahl	50	33	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
34	E B C	10918	1	Kolli	Gusseisen	9,5	34	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
35	E J D	204	1	Kiste	Eisenwaaren	24	35	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Elberfeld.
36	E S	330	1	„	Eisenwaaren	40	36	Elberfeld St.	„	
37	F	263	1	Pack	Säcke	18	37	Oudenbosch	Niederländ. Stsb.	
38	F C	6236	1	Kiste	Eisenwaaren	15	38	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
39	F G	3688	1	„	leere Cigarrenkisten	39	39	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
40	F L	1/22	22	Fässer	leer	700	40	Regensburg	Bayerische Stsb.	
41	F M	—	1	Sack	Torf	25	41	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
42	F M	597	1	„	Leim	51	42	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
43	F S	271	2	Säcke	Knochensäcke	—	43	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
44	G B	6153	1	Pack	2 Stühle	9	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
45	G K	8121	1	Bund	Gasrohre	38	45	Wanne	Rechtsrh. Köln	
46	G R	909/10	2	Fässer	Oel	403	46	Aachen T.	Linksrh. Köln	
47	G T	1448	1	Kiste	leer	3	47	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
48	G V	2277	1	Sack	Pflaumen	100	48	Wanne	Rechtsrh. Köln	
49	G W	2162	1	Korb	Eisenwaaren	59	49	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
50	H	3423	1	Kiste	Maschinentheile	180	50	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
51	H H	—	1	Sack	Erbsen	80	51	Oldenburg	Oldenburg. Staatsb.	in einem leeren Wagen vorgefunden.
52	H K	238	1	Kiste	Blechwaaren	57	52	Köln Gereon	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	H M	—	1	Kollo	Ofentheil —	3	53	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
54	H M	2	1	Kiste	leere Cigarrenkisten —	23	54	„	„	
55	H M S	2504	1	Fass	Wein —	91	55	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
56	H R	141	1	Sack	Holzw. —	44	56	Hagen	„	
57	H V D	6150	1	Kiste	Laterne nebst Zubehör	—	57	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
58	H W	29	1	Korb	Eisenw. —	17	58	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
59	J A S	853	1	Kiste	leer —	50	59	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
60	J F M	5208	1	Pack	Gabeln —	17	60	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
61	J O	7108	1	Packet	Spielwaaren —	1	61	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
62	J R	2222	1	Fass	leer —	24	62	Dessau	K. E.-D. Erfurt	
63	J R	—	7	Kolli	{ 6 Käfige, 1 Korb Inhalt leer }	113	63	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
64	J W W	1418/1419	2	Pack	Spaten —	69	64	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	{ bez. Carthausen Seehausen.
65	K	—	1	Sack	Knochenstücke —	—	65	{ Frankfurt a/M. Ostb. }	Hessische Ludwigsb.	
66	K E	610	1	Kiste	anscheinend Porzellan	134	66	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
67	K H	—	1	Packet	leere Körbe —	11	67	Grossbauchlitz	Sächsische Stsb.	
68	K Z	597	1	Pack	Strohpapier —	21	68	Deggendorf	Bayerische Stsb.	
69	L	—	1	Kollo	leere Säcke —	18	69	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
70	L	14	1	—	Plättbrett —	1	70	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
71	L H	6042	1	Kiste	anscheinend Cigarren	25	71	Geestemünde	K. E-D. Hannover	
72	L H S	—	1	—	Stange Eisen —	15	72	Münster i. W.	Rechtsrh. Köln	
73	L R	6685	1	Fass	Holzmodelle —	89	73	Düsseldorf Rh.	„	
74	L S & C	{ 16120 30016/18 }	4	—	{ kleine Puppenwägelchen }	2	74	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	
75	L S	7039	1	Sack	Kohlenlöffel —	29	75	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
76	M E	202	1	„	Graupen —	13	76	„	„	
77	M E	2156	1	Kiste	— —	—	77	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
78	M N	2664	1	Sack	Leim —	26	78	München C. B.	Bayerische Stsb.	
79	M Q	1757	1	—	leere Butterkiste —	25	79	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	P K	479	1	Kiste	Papier —	122	80	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
81	P N	213	1	Ballen	Bücher —	18	81	Groningen	Niederländ. Stsb.	
82	P R	22	1	—	eis. Kammrad —	23	82	Berlin	K. E.-D. Erfurt	b.Schuppenrev.
83	R ||	24	1	Sack	Kartoffeln —	50,5	83	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
84	R A	339/340	2	Pack	12 weisse Handkörbe	15	84	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
85	R B	929	1	Ballen	Teppich —	12	85	{ Lübeck Güterexpedit. }	Lübeck-Büchen	{ am 18/12. aus Wagen 4099 Breslau.
86	R F H	7	1	Kiste	? —	31	86	München C. B.	Bayerische Stsb.	{ alter Stationszettel Deidesheim-Ludwigshafen und mit Blaustift Kölnerstr. 165 dat. 14/12. beschrieben.
87	R K	122	1	Korb	Eisenw. —	49	87	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
88	R S	4397	1	Sack	Grütze —	100	88	Bremen	K. E.-D. Hannover	b.Schuppenrev.
89	S	100	1	Kiste	Mäntel —	17,5	89	Linz a. Rh.	Rechtsrh. Köln	
90	S	40	1	„	leer —	36	90	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
91	S	22	1	Bund	grüne Haut —	35	91	Memmingen	Bayerische Stsb.	
92	S B	1876	1	Kiste	Eisenw. —	40	92	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
93	S H	2475	1	„	Tischgestell —	19	93	{ Wandsbek Güterexpedit. }	Lübeck-Hamburg	{ beklebt von Frankfurt a. M.
94	S K	258	2	Pack	Papier —	60	94	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	{ beschrieben Zell.
95	S P H	—	1	{ Packet in Leinen }	Hanf —	2,5	95	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrev.
96	S S P W	—	1	{ Packet in Leinen }	Hanf —	2	96	„	„	bei Bodenrev.
97	T	9846	1	Kiste	? —	52	97	Asch	Bayerische Stsb.	
98	T	73	1	Bund	Stöcke —	6,5	98	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	{ beschrieben Vehel,
99	T K	1	1	Fass	Seife —	54	99	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
100	{ VHK }	288	1	Kiste	Gläser —	6	100	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
101	V D K	9233	1	„	anschein. Bilder —	—	101	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
102	W	—	1	Sack	altes Metall —	42	102	Hannover	K. E.-D. Hannover	
103	W	—	1	Tubs	leer —	3,5	103	Bremen	„	Schuppenrev.
104	W	—	1	Kollo	hölz. Stangen —	33	104	„	„	Schuppenrev.
105	W D	I	1	Kiste	unbekannt —	17	105	Mölln i/M.	Meckl. Friedr. Frzb.	{ beschrieben Mölln.
106	W H	10	1	Koffer	Kleider —	28	106	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
107	W K	673	1	Kiste	leer —	16	107	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
108	W M W	3842	1	Pack	Papier —	25	108	Feijenoord	Niederländ. Stsb.	

Lfde Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
109	W T	2043	4	Pack	Schaufeln —	64	109	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
110	W W M	—	1	Verschlag	1 eis. Walze —	38	110	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
111	Adresse	—	1	Kiste	Kleider —	26,5	111	Neuss	Linksrh. Köln	
112	Albert Plösch München	—	1	Sack	Aepfel —	56,5	112	München C. B.	Bayerische Stsb.	
113	C. Ley Söhne Attendorn	—	1	Korb	leer —	7	113	Soest	K. E.-D. Hannover	
114	Chaumont ainé Tournus (Saône et Loire)	—	4	—	Geflügelkörbe —	25	114	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	
115	Frankfurt a. M.	—	1	Ring	Bügelstähle —	—	115	Darmstadt	„	
116	G. Topf	—	1	Kiste	leer —	10	116	Frankfurt a/M.	„	
117	Heumann	—	2	Körbe	leer —	22	117	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
118	H M Bremen	766	1	Kiste	leer —	14,5	118	Bremen	K. E.-D. Hannover	b.Schuppenrev.
119	Institut Nymphenburg	—	1	„	? —	—	119	München C. B.	Bayerische Stsb.	Teisendorf-München bezettelt.
120	K Bremen	—	1	Fass	leer —	5	120	Bremen	K. E.-D. Hannover	b.Schuppenrev.
121	M S B Anker	—	2	Packete	Garn —	3	121	München C. B.	Bayerische Stsb.	
122	Nous Nanzig Luxemburg Varsovic	—	1	Kiste	? —	94	122	Nürnberg C. B.	„	
123	Schlück Pressburg	—	6	Pack	leere Säcke —	180	123	München C. B.	„	
124	Warning	—	1	Kiste	? —	22	124	Sichem	Grand Central Belge	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
125	—	7	9	Stück	Ausgüsse —	88	125	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
126	—	720	1	Fass	Butter —	28	126	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
127	—	728 728 846	4	—	Hühnersteigen —	20	127	Frankfurt a M.	Hessische Ludwigsb.	
128	—	3822	1	Kiste	verzinkte Blechw. —	63	128	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
129	—	4961	1	Bund	Stahl —	25	139	Hagen	„	
130	—	11727	1	Beutel	Hundebrot —	11,5	130	Bremen	K. E.-D. Hannover	b.Schuppenrev.
131	—	13672	1	Kiste	Zündhölzer —	71	131	Regensburg	Bayerische Stsb.	Ohrdruf in Thüringen mit Blaustift bezeichnet.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
132	roth	1	1	—	gusseis. Rohr —	235	132	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	ohne Bekleidung.
133	— weiss	—	1	—	Wagenbuchse —	1,5	133	Teterow	Meckl. Frdr. Frzb.	
134	WR (im Dreieck)	3638	1	Kiste	leere Flaschen —	12	134	Bremen	K. E.-D. Hannover	b.Schuppenrev.
135	M (im Dreieck)	44462	1	„	Lichte —	18,5	135	„	„	b.Schuppenrev.
136	AB B (im Dreieck)	1360	1	„	leer —	30	136	„	„	b.Schuppenrev.
137	ICB W S (im Stern)	8788	1	„	leer —	14,5	137	„	„	b.Schuppenrev.
138	H (im Dreieck)	241	1	Ballen	Tuche —	27	138	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
139	F (im Dreieck)	30241	1	Fass	ansch. Oel —	200	139	Gnesen	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
	d e r G ü t e r									
140	AB (im Dreieck)	—	1	Fass	Sauerkraut —	91	140	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
141	B HM (im Dreieck)	1—5	5	Kisten	Metall —	1380	141	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
142	—	—	2	—	Aepfelweinfässchen	—	142	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
143	—	—	5	Bund	Bleche —	31	143	Wasserleben	K. E.-D. Magdeburg	
144	—	—	1	Pack	Bleipfropfen —	1	144	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
145	—	—	1	—	Buch, Martha, Rathgeberin in der Kochkunst	—	145	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
146	—	—	1	Ring	Draht —	—	146	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
147	—	—	2	Kolli	Drahtsiebe (Maschinentheile)	1,5	147	Hannover	K. E.-D. Hannover	b.Schuppenrev.
148	—	—	1	Pack	Eisendraht —	15	148	Erkrath	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	—	1	Ring	Eisendraht —	33	149	Herdecke	„	
150	—	—	1	—	Eisenstange —	1	150	Dortmund	„	
151	—	—	1	Pack	Eisentheile —	4	151	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
152	—	—	1	Essigfass	leer —	—	152	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
153	—	—	3	—	tannene Fässchen —	—	153	Frankfurt a/M. Ostb.	„	
154	—	—	1	Bund	Flacheisen —	36	154	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
155	—	—	1	Stück	Handkarren —	120	155	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
156	—	—	1	Sack	Haselnüsse —	46	156	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	2	—	Gardinenstangen —	3	157	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
158	—	—	1	Sack	Holz —	27	158	Bremen	K. E.-D. Hannover	b.Schuppenrev.
159	—	—	1	Korb	Kaffeemühlen —	16	159	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
160	—	—	1	—	eis. Kammrad —	1	160	Dortmund	„	
161	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	67	161	Hagen	„	
162	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	162	Düsseldorf	„	
163	—	—	1	„	Kleider —	15	163	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
164	—	—	1	„	alte Kleider u. Betten	30	164	Bremen	K. E.-D. Hannover	b.Schuppenrev.
165	—	—	1	Holzkoffer	alte Kleider —	24	165	„	„	b.Schuppenrev.
166	—	—	1	Sack	Kohlen —	105	166	Weerte	Grand Central Belge	
167	—	—	1	Pack	6 neue leere Körbe	16	167	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
168	—	—	1	Kiste	leer —	7	168	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
169	—	—	1	Ballen	Leder —	10	169	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
170	—	—	2	—	Leinen —	—	170	Frankfurt a/M. E.-Exp. St.-B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
171	—	—	1	—	alte Leine —	—	171	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
172	—	—	2	—	Leinen à 30 m lang —	—	172	Simbach	Bayerische Stsb.	
173	—	—	1	Ballen	Lumpen —	—	173	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
174	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	10	174	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
175	—	—	1	„	Maschinentheil —	—	175	Köln	Linksrh. Köln	
176	—	—	1	—	Pumpenrohr —	4	176	Soest	K. E.-D. Hannover	
177	—	—	3	Kolli	Ofentheile —	19	177	Viersen	Linksrh. Köln	
178	—	—	2	—	eis. Röhren —	33	178	Gaulsheim	Hessische Ludwigsb.	
179	—	—	1	—	Rohrstuhl —	—	179	Mainz	„	
180	—	—	1	Gebund	Rundstahl —	—	180	Köln	Linksrh. Köln	
181	—	—	1	Ballen	8 leere Säcke —	8,5	181	Frankfurt a/M. St.-B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	—	—	1	Pack	leere Säcke —	24	182	Mattierzoll	K. E.-D. Magdeburg	
183	—	—	1	—	leerer Schliesskorb —	7	183	Hanau	E. K.-D. Frankf. a/M.	alter Postzettel Berlin Friedrichstrasse-Hagen.
184	—	—	1	—	eiserner Schmelztiegel	1,5	184	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
185	—	—	1	—	Sonnenschirm —	—	185	Bremen	K. E.-D. Hannover	b.Schuppenrev.
186	—	—	1	Pack	11 Stück neue Spahnkörbe	2,5	186	Hannover	„	b.Schuppenrev.
187	—	—	1	—	eiserner Ständer —	2,5	187	Bremen	„	b.Schuppenrev.
188	—	—	1	Bund	hölzerne Stangen —	14,5	188	„	„	b.Schuppenrev.
189	—	—	1	Pack	Stahl —	15	189	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
190	—	—	1	Bund	Stahl —	55	190	„	„	
191	—	—	1	Packet	Stereoskopenbilder (8 Stück)	0,135	191	Dresden-Friedrichst.	Sächsische Stsb.	
192	—	—	2	Pack	Stühle —	18	192	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: Fischel Niemer in Böhmen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
193	—	—	2	Kolli	Tritte zu einem Velociped	1,5	193	Hannover Eilgutexped.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
194	—	—	1	Pack	Wagendecke —	42	194	München C. B.	Bayerische Stsb.	aus Hopfensäcken zusammengenäht.
195	—	—	1	Kiste	Wäsche —	6	195	Alzey	Hessische Ludwigsb.	
196	—	—	3	Bund	Werg —	28	196	Zwickau	Sächsische Stsb.	
197	—	—	2	Blöcke	Zink —	100	197	Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
198	—	—	1	Sack	Zucker —	100	198	Neufahrwasser	K. E.-D. Bromberg	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A H L	61	1	Kollo	Ofentheil —	11	1	Gr. Wossek	Oesterr. Nordwestb.	seit 5/12.
2	F K	1594	1	Fass	leer, alt —	9,5	2	Iglau	„	„ 29/12.
3	J F	1	2	Fässer	Gurken —	10	3	Semil	Südnordd. Verb.	„ 22/12.
4	J W	390	1	Fass	leer —	55	4	D. Brod	Oesterr. Nordwestb.	„ 17/12.
5	{K in Raute}	1	1	Kiste	? —	25	5	„	„	„ 22/12.
6	N	—	3	Körbe	leer, alt —	3	6	A. Kosteletz	„	„ 18/12.
7	T M Plombe F L C	—	1	Sack	leere Säcke —	14	7	Swarow	Südnordd. Verb.	„ 17/12.
8	W P	7897	1	Kiste	Glas —	121	8	Podebrad	Oesterr. Nordwestb.	„ 2/12.
9	Adlers Anstalt Pardubitz	—	1	Ballen	Säcke —	29	9	D. Brod	„	„ 17/12.
10	Pass	10	1	Kiste	leer, alt —	70	10	Hohenbruck	„	„ 31/12.
11	Josef Pollack Reichenberg	—	1	Sack	Korn —	73	11	Arnau	„	„ 1/12.
12	Jos. Prager	—	2	Ballen	leere Säcke —	33	12	D. Brod	„	„ 13/12.
13	—	—	1	Bund	Bandeisen —	7	13	Königgrätz	Südnordd. Verb.	„ 3/12.
14	—	—	1	Sack	diverse —	—	14	Caslau	Oesterr. Nordwestb.	„ 26/12.
15	—	—	1	Fass	leer —	13	15	Zellerndorf	„	„ 26/12.
16	—	—	9	Bund	Gasröhren —	320	16	Königgrätz	Südnordd. Verb.	„ 14/12.
17	—	—	2	Kolli	Heubäume —	40	17	Parschnitz	„	„ 3/12.
18	—	—	1	Kiste	? —	67	18	Senftenberg	Oesterr. Nordwestb.	„ 24/12.
19	—	—	1	Ballen	Papier —	24,5	19	Wien	„	„ 8/12.
20	—	—	1	Kiste	Schrauben —	46	20	Wichstadtl	„	„ 20/12.
21	—	—	1	—	Stange Winkeleisen	5	21	Arnau	„	„ 22/12.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Verdingung von Leder. Die im Rechnungsjahre 1889/90 erforderlichen 2 430 kg Maschinenriemenleder, 310 kg Sohlleder, 1 100 kg Zaumleder, 660 kg Rindverdeck- und Rindvachetteleder, 700 kg Blankleder, 775 kg weissgares und fettgares Rindleder, 275 Stück Kalbleder und 275 Stück Schafleder sollen in mehreren Loosen in öffentlicher Ausschreibung beschafft werden.

Angebotsformulare und Bedingungen können im diesseitigen Materialienbüreau in Magdeburg, Fürstenwallstrasse 10, eingesehen und auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am

Sonnabend, den 9. Februar 1889, Vormittags 11 Uhr,

statt. Der Zuschlag erfolgt bis zum 9. März 1889.

Magdeburg, den 31. Dezember 1888. (127)
Königliche Eisenbahndirektion.

Umbau des Bahnhofs Bremen. In öffentlicher Verdingung soll zum Bau des Lokomotivschuppens nahe der Torfstrasse vergeben werden:

Loos I: Zimmerarbeiten einschliesslich Holzlieferung,
„ II: Eisenlieferung zu Fenstern und Dachbindern.

Termin:

Sonnabend, den 26. Januar 1889, Vormittags 9 Uhr,

im Büreau für den Bahnhofsumbau, woselbst Verdingungsunterlagen für 1 ℳ zu jedem Loose zu haben sind.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Bremen, den 9. Januar 1889. (128)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verdingung von Gewebe-, Polster-, Seiler- und Posamentierwaaren etc. Die im Rechnungsjahre 1889/90 erforderlichen 830 m Côteline, 1 150 m Plüsch-Fussdecken, 2 125 m woll. Gardinenstoff, 560 m Drell zu Gardinen, 2 430 m rothen Plüsch, 4 020 m gestreiften Plüsch, 4 770 m Wachstuch, 610 m Hanfschläuche, 3 000 m Verdeckleinen, 4 000 m Planleinen, 10 580 m Façon- und Federleinen, 2 850 m Nessel, 700 kg Pferdehaare, 10 200 m Gurten, 550 Stück Hutnetze, 1 610 kg Flachsliderung und Hanf, 1 140 qm Filz, 660 kg Wollgarn, 3 100 m Oelsaugerdochte, 1 750 m Borde, 700 Stück Bordüren, 75 300 Stück seidene Knöpfe, 21 400 m Naht- und Plattschnur, 1 800 Stück Quasten, 3 000 m Rundschnur, 44 200 Stück Schmierpolsterkissen sollen in mehreren Loosen in öffentlicher Ausschreibung beschafft werden.

Angebotsformulare und Bedingungen können im diesseitigen Materialienbüreau in Magdeburg, Fürstenwallstrasse 10, eingesehen und auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am

Donnerstag, den 31. Januar 1889, Vormittags 11 Uhr,

statt. Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. Februar 1889.

Magdeburg, den 31. Dezember 1888. (129)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Die Anschaffung von 100 offenen, 100 bedeckten Güterwagen und 25 Plattformwagen wird beabsichtigt.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können von dem Sekretariat der unterzeichneten Generaldirektion gegen Ersatz der Selbstkosten bezogen werden.

Angebote für die frei auf eine Württembergische Eisenbahnstation zu liefernden Wagen sind bis zum 26. d. Mts., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift „Wagenlieferung" versehen, bei der Generaldirektion einzureichen.

Stuttgart, den 4. Januar 1889. (130)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

6. Verkauf von Altmaterialien

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Die in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien als Eisen, Stahl, Schienen- und Zungenenden, Weichenzungen, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Kupfer, Siederohre, Roth-, Weiss- und Messingguss, Zinkblech, Leinen-, Plüsch- und andere Abfälle, Glasbruch, Gummi, Neusilberblech, Eisenblech und Schleifsteine sollen verkauft werden.

Bestandsnachweisungen und Verkaufsbedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse Nr. 10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
Angebot auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien
bis zum Eröffnungstermin am
Sonnabend, den 26. Januar 1889, Vormittags 10 Uhr
an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 16. Februar d. J. ab.

Magdeburg, den 8. Januar 1889. (131)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 10 ausrangirten Lokomotiven. Angebote sind bis Freitag, den 25. Januar 1889, Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven" postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstr. 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar oder in Zehnpfennigbriefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. Februar 1889.

Berlin, den 8. Januar 1889. (132)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 4. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Januar 1889.

Inhalt:

Der Bahnhof Saint-Lazare in Paris.

Die unaufhörlich, oft über Erwarten zunehmende Steigerung der Verkehrsbedürfnisse erfordert so vielfältige und so rasche Umgestaltungen der Eisenbahnanlagen, dass dieser Umstand bei der Ausführung derselben vorsorglich berücksichtigt werden muss. Es ist daher selbstverständlich, dass in solchen Fällen, in welchen ein derartiger Umwandlungsprozess der Eisenbahnbauten in absehbarer Zeit vorausgesetzt werden darf, die in Frage kommenden konstruktiven Theile im allgemeinen von vornherein mit möglichster Sparsamkeit hergestellt werden. Letzterer sind indessen bisweilen Grenzen gezogen, welche ohne Verletzung berechtigter ästhetischer Empfindungen nicht überschritten werden dürfen; denn auch der weitgehendste Puritaner wird es im Ernste wohl kaum für zulässig halten können, dass Bauwerke, welche an allgemein sichtbaren bezw. von dem allgemeinen Verkehre vielfach berührten Stellen in Städten oder sonstwo errichtet werden, ihrer äusseren Erscheinung nach unliebsam auffallen oder ihrer Umgebung nicht harmonisch angepasst sind. Die Rücksicht auf solche Verhältnisse ist als ein „noblesse oblige" zu erachten, auch wenn dieselbe Opfer fordern sollte; und diesem Grundsatze, welchem die Bahnhofsanlagen grosser Städte sich natürlich in hervorragendem Masse haben fügen müssen, verdanken wir eine reiche Fülle sogenannter „monumentaler" Bauten, welche mit Fug und Recht „Eisenbahnpaläste" genannt werden dürfen.

Unter mannigfachen, in dieser Hinsicht erwähnenswerthen neueren Anlagen gestatten wir uns diesmal die Aufmerksamkeit unserer Leser auf den während der letzten Jahre einem völligen Umbau unterzogenen vielgenannten Bahnhof Saint-Lazare in Paris zu lenken. Dieser, der Westbahngesellschaft gehörige und im Jahre 1837 für die nach Saint Germain führende Eisenbahn eröffnete Bahnhof ist im Laufe der Zeit bereits wiederholt umgestaltet. Durch die fortdauernde Steigerung des Verkehrs auf demselben und durch die vielfachen Schwierigkeiten, welche die ordnungsmässige Bewältigung dieses Verkehrs nicht allein innerhalb des eigentlichen Bahnhofes, sondern auch ausserhalb desselben infolge seiner, durch anderweitige Bauten eingeengten Lage hinderten, waren daselbst in dem Anfange dieses Jahrzehnts indessen Zustände geschaffen, welche geradezu als unwürdig bezeichnet werden mussten und die radikale Beseitigung derselben der Westbahngesellschaft zur unabweisbaren Pflicht machten.

Der Bahnhof Saint-Lazare ist eine Kopfstation im Norden von Paris, welche südlich von der Rue Saint-Lazare, östlich von der Rue d'Amsterdam und der Rue de Londres und westlich von der Rue de Rome begrenzt wird. Derselbe dient gleichzeitig dem Fernverkehr zwischen der Hauptstadt und dem Norden, der Normandie, und dem Weichbild- bezw. Vorortverkehr auf der kleinen Gürtelbahn, sowie auf den Linien zwischen Paris und Auteuil, Versailles, St. Germain und Argenteuil. In dem Jahre 1884 war die Zahl der auf dem Bahnhofe angekommenen und abge-

fahrenen Reisenden bereits auf 23 598 861 — davon 3 141 158 aus dem Fernverkehr und 20 457 703 aus dem Vorortverkehr — gestiegen; der durchschnittliche tägliche Verkehr belief sich somit auf 64 654 Personen, wovon 8 605 auf den Fernverkehr und 56 049 auf den Vorortverkehr entfielen. Bei der Bemessung der neuen Anlagen musste jedoch auf eine weitere Zunahme des Verkehrs gerechnet werden, welche inzwischen, wie aus der nachstehenden Uebersicht zu ersehen ist, thatsächlich auch eingetreten ist.

Verkehrsart	Anzahl der Reisenden in dem Jahre					
	1885	1886	1887	1885	1886	1887
	überhaupt			im täglichen Durchschnitte		
Fernverkehr . . .	3 113 770	3 163 215	3 241 027	8 532	8 667	8 879
Weichbild- und Vorortverkehr .	20 797 643	21 479 703	21 971 838	56 979	58 848	60 197
zusammen	23 911 413	24 642 918	25 212 865	65 511	67 515	69 076

Die durchschnittliche Vergrösserung des Verkehrs, auf welche hiernach in der Folgezeit jährlich zu rechnen sein wird, dürfte daher rund auf etwa 4 pCt. zu veranschlagen sein, wobei im übrigen noch zu beachten ist, dass an gewissen Tagen, z. B. zur Zeit der grossen Rennen, bei Festen und sonstigen Gelegenheiten, der Durchschnittsverkehr sehr erheblich übertroffen wird.

Wie bereits angedeutet, lag eine Hauptschwierigkeit für die geregelte Abwickelung eines solchen Verkehrs in der Beengtheit der nächsten Umgebung des Empfangsgebäudes, welche die dauernde Quelle unliebsamer Vorkommnisse war. Die zur Beseitigung derselben erforderliche Freilegung des Bahnhofes bildete demgemäss einen wichtigen Theil des Arbeitsprogrammes, während es sich im übrigen um den Umbau des Empfangsgebäudes selbst und um die Aenderung der inneren Einrichtungen desselben, der Gleisanlagen nebst Zubehör u. s. w. handelte.

In ersterer Beziehung bedurfte es der Mitwirkung der städtischen Behörden, und es darf anerkannt werden, dass dieselben mit rühmenswerthem Verständnisse für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und für die Wünsche der Eisenbahngesellschaft thunlichst bemüht gewesen sind, die vorliegenden Schwierigkeiten beseitigen zu helfen. Auf Grund der zu diesem Behufe erforderlich gewesenen zahlreichen und umständlichen Verhandlungen war man zu dem Entschlusse gelangt, die nur 20 m breite Strasse Saint-Lazare, durch welche sich naturgemäss der grösste Theil des ankommenden und abgehenden Verkehrs bewegen musste, zwischen der Rue de Rome und der Rue d'Amsterdam bis auf 30 m, einschliesslich der beiderseitigen Fussgängerwege, zu verbreitern. Zu diesem Behufe ist der umfangreiche Häuserkomplex beseitigt worden, welcher auf dem Platze vor der Vorderfront des Empfangsgebäudes zwischen zwei seitlichen Höfen — der westliche für den Vorortverkehr, der östliche, der sogenannte Amsterdamer Hof, für den abgehenden Fernverkehr bestimmt — entstanden war. Ferner ist die nutzbare Grundfläche des durch Arkaden und Flügelbauten sehr eingeengten Amsterdamer Hofes unter Abzug der Fussgängerwege von 700 qm auf etwa 1 600 qm vergrössert. Auf dem zwischen den beiden Vorhöfen freigelegten Platze ist, nach Englischem Vorbilde, ein Bahnhofshotel errichtet, welches von der mittleren Kopffront des Empfangsgebäudes durch eine 18 m breite Strasse getrennt wird. Letztere verbindet die beiden seitlichen Höfe unter einander und dient im übrigen zur Entlastung der ihr parallelen Rue Saint-Lazare. Weiterhin sind auf der Ankunftsseite des Fernverkehrs an der Rue d'Amsterdam zweckentsprechende Umgestaltungen durch Vergrösserung des bedeckten inneren Vorplatzes daselbst von 750 qm auf etwa 900 qm unter Abzug der Fussgängerwege geschaffen; ausserdem ist noch ein äusserer Droschkenhalteplatz in der Nähe des vorgenannten angelegt und zu diesem Zwecke die Rue d'Amsterdam gegenüber der Ankunftsseite bis zur Rue de Londres angemessen verbreitert. Diese Aenderungen an der Ostseite des Bahnhofes bedingten u. a. die Beschaffung anderweitiger Räume für die daselbst bisher untergebrachte Packetgesellschaft (Service des messageries) und für die Postverwaltung, durch deren Entfernung die Rue d'Amsterdam in sehr erwünschter Weise von Rollfuhrwerken entlastet ist.

Die Grundrisseintheilung des Empfangsgebäudes steht, soweit dasselbe den Zwecken des öffentlichen Verkehrs dient, natürlich im engsten Zusammenhange mit der Anordnung der Gleisanlagen und Perrons. In dem alten Bahnhofe lösten sich die in denselben eingeführten Hauptgleise in neun, von Perrons umgebene Gruppen, welche zum Theil aus drei, zum Theil aus vier Gleisen bestanden, wobei die äusseren als Ankunfts- bezw. Abfahrtsgleise und die mittleren als Betriebsgleise für das Umsetzen von Lokomotiven und Wagen benutzt wurden. Die Gleise jeder Gruppe und sämmtliche Gruppen standen mit einander durch Drehscheiben, ausserdem auch zum Theil durch Weichenstrassen in Verbindung, so dass im Bedarfsfalle eine ziemlich vielseitige, bisweilen allerdings etwas umständliche, Ausnutzung der Gleise statthaft war.

Durch eine Verschiebung der Gleise und durch die theilweise Beseitigung der inneren Betriebsgleise hat sich nun die Herstellung von 14, von Perrons umgebenen Gruppen ermöglichen lassen, wodurch die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes in hohem Masse gesteigert worden ist. In der Richtung von Westen nach Osten folgen sich jetzt 7 Gruppen von je 2 Gleisen, 2 Gruppen von je 4 Gleisen, ein einzelnes Gleis, je eine Gruppe von 4 und 3 Gleisen und zwei einzelne Gleise. Die Unterdrückung der Zwischengleise bei den, nur einem Theile des Vorortverkehrs dienenden 7 zweigleisigen Gruppen hat gleichzeitig eine Aenderung der bisherigen Betriebsgebahrung bedingt, welche eine vereinfachte und schnellere Abfertigung der Züge gestattet. Die beiden Gleise sind an ihrem Ende nämlich durch eine, mit Wasserkraft betriebene Schiebebühne verbunden, welche eine Drehscheibe trägt. Vermittelst derselben kann die Lokomotive des angekommenen Zuges, auf das andere Gleis und demnächst wieder vor den zur Abfahrt bereiten Zug gesetzt werden, wobei nur darauf zu achten ist, dass die erforderlichen Bewegungen in der Zwischenzeit bis zum Eintreffen des nächsten Zuges aus derselben Richtung ausführbar sind. Bei den übrigen Gleisgruppen wird das Umsetzen der Lokomotiven in der gewöhnlichen Weise durch Drehscheiben bewirkt. Ausserdem sind sowohl die sämmtlichen Vorortgleise, als auch die sämmtlichen Ferngleise durch Drehscheibenstrassen mit einander verbunden.

Das Empfangsgebäude ist, unter thunlichster Beibehaltung der vorhandenen Theile, zu einem einheitlichen Monumentalbau umgestaltet bezw. erweitert, dessen 210 m lange Hauptansicht der Rue Saint-Lazare zugewandt ist, während die Seitenansichten sich längs der Rue de Rome und der Rue d'Amsterdam erstrecken. Der an ersterer gelegene Flügelbau dient ausschliesslich Verwaltungszwecken und umfasst u. a. die Räume für die Hauptkasse, die Direktion, das Generalsekretariat, den Verwaltungsrath. Die übrigen Anlagen sind im wesentlichen für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs ausgenutzt. Der Kopfbau zerfällt seiner äusseren Erscheinung nach in drei Abschnitte, von welchen die an den beiden seitlichen Vorhöfen gelegenen gleichgestalteten Flankirungsbauten besonders hervorgehoben sind, während der mittlere, die alte sogenannte Versailler Gallerie umfassende Theil, welcher im übrigen durch das vorgelagerte Bahnhofshotel verdeckt wird, hallenartig ausgebildet ist. Mit Rücksicht auf den Höhenunterschied zwischen der Strassenoberfläche und den hoch gelegenen Gleisen musste die Anordnung der Treppen und in Verbindung mit dieser Frage die Vertheilung der Ein- und Ausgänge für das Publikum mit besonderer Sorgfalt erwogen werden, letzteres um so mehr, als gerade bei der alten Anlage die Gegenströmungen der ankommenden und abfahrenden Personen in denselben Räumen als eine grosse Belästigung empfunden waren und zu fortwährenden Beschwerden Veranlassung gegeben hatten. Zur Vermeidung dieses Uebelstandes ist grundsätzlich auf eine

Trennung des ankommenden und abfahrenden Publikums Bedacht genommen.

Die Reisenden des Fernverkehrs gelangen bei der Abfahrt von dem Amsterdamer Hofe zunächst in einen in dem Erdgeschosse gelegenen grossen Vorraum, woselbst die Fahrkarten ausgegeben und die Gepäckstücke abgegeben werden, und demnächst vermittelst zweier breiter Treppen in eine fast das ganze Hauptgebäude der Länge nach durchziehende, mächtige, 182 m lange und 19 m breite Halle, auf welche die Wartesäle der verschiedenen Linien münden. Bei der Ankunft verlassen die Reisenden desselben Verkehrs das Empfangsgebäude, wie bereits bemerkt wurde, auf der Seite der Rue d'Amsterdam. Das Publikum des Vorortverkehrs, welches meistens kein Gepäck mit sich führt, gelangt auf zwei in dem Mittelbau angeordneten, geräumigen Treppen in die vorerwähnte Halle, neben welcher sich die Schalter für die Fahrkartenausgabe befinden, und alsdann in die für die einzelnen Richtungen — und zwar nach Auteuil, Versailles, Saint Germain und Argenteuil — vorgesehenen Wartesäle. Falls ausnahmsweise in diesem Verkehr Gepäck mitgeführt wird, so kann dasselbe in besonderen Räumen des Erdgeschosses abgegeben werden, nachdem die betreffenden Reisenden ebendaselbst ihre Fahrkarten gelöst haben. Für die von Versailles, Saint Germain und Argenteuil kommenden Reisenden führen drei besondere, zwischen den Wartesälen und in der Nähe der betreffenden Ankunftsgleise angeordnete Treppen in einen grossen Saal des Erdgeschosses, welcher nach Belieben in der Richtung nach den beiderseitigen Vorhöfen verlassen werden kann. Nur die von der kleinen Gürtelbahn und von Auteuil ankommenden Reisenden durchkreuzen die erwähnte Vorhalle an ihrem westlichen Ende und verlassen dieselbe durch eine, in der Mitte des westlichen Flankirungsbaues befindliche, unmittelbar zu dem Vorhofe des Vorortverkehrs führende Treppe.

Ein vielbeklagter Uebelstand des alten Bahnhofes waren die unzulänglichen Perronhallen gewesen, deren grösste Länge nur 75 m betrug, so dass die Reisenden bei etwas längeren Zügen häufig den Witterungseinflüssen unmittelbar ausgesetzt waren. Zur Beseitigung dieses Uebelstandes lagen drei Möglichkeiten vor: 1. Die bestehenden fünf Hallen konnten verlängert und zwei neue Hallen über den Gleisen der kleinen Gürtelbahn errichtet werden; 2. die fünf bestehenden Hallen konnten beseitigt und durch neue Hallen ersetzt werden; 3. die fünf alten Hallen konnten beibehalten und im Anschlusse an dieselben neue und grosse Hallen ausgeführt werden. In ökonomischer Hinsicht wäre der erste Vorschlag am vortheilhaftesten gewesen; auf denselben musste aber verzichtet werden, weil eine mangelhafte Lüftung in den niedrigen langen Hallen befürchtet wurde, weil die letzteren eine grosse Anzahl von Säulen auf den Perrons erforderlich gemacht haben würden und weil der Abschluss der verschiedenen Hallen in ästhetischer Beziehung bedenklich erschien. Der zweite Vorschlag wurde aus finanziellen Gründen verworfen, der dritte dagegen angenommen. Die neue Gleisüberdeckung besteht demgemäss aus fünf Hallen, deren Abschlussbinder, von der Rue de Rome aus gerechnet, 51 m, 36 m, 17,4 m, 43,6 m und 46,9 m weit sind. Durch dieselbe wird die bereits vorhandene bedeckte Fläche von 11 850 qm um etwa 20 150 qm vergrössert. Mit Rücksicht auf die schiefe Lage des Empfangsgebäudes ist die Perronüberdeckung an der Westseite desselben etwa 105 m und an der Ostseite etwa 150 m lang. Die Binder der Halle sind nach dem Polonceausysteme konstruirt.

Wir müssen es uns versagen, auf manche sonstige bemerkenswerthe Einzelheiten des umgebauten Bahnhofes an dieser Stelle einzugehen, da dieselben ohne erläuternde Abbildungen schwer verständlich zu machen sein würden. Im allgemeinen sei nur noch bemerkt, dass gegen die Grundrissgestaltung wesentliche Einwendungen wohl kaum geltend zu machen sind; dieselbe ist den Verhältnissen zweckmässig angepasst, klar und namentlich bezüglich der geschickten Trennung des ankommenden und abfahrenden Publikums zu loben. Minder geglückt erscheint die äussere architektonische Gestaltung, welche gegen die künstlerische Behandlung der neueren grösseren Empfangsgebäude Deutschlands ganz erheblich zurücktritt; der Gesammtanblick der Kopffront wird durch das vorgebaute Hotel in unliebsamer Weise beeinträchtigt, wodurch der geringe künstlerische Aufwand bei der ersteren wohl begründet sein mag. Auch die Ausbildung der Perronhallen entspricht keineswegs den Anforderungen, welche zur Zeit bei derartigen grossen Ausführungen in Deutschland als selbstverständlich zu gelten scheinen.

Der Umbau des Bahnhofes, welcher im übrigen unter Aufrechterhaltung des sehr lebhaften Betriebes auf demselben bewerkstelligt werden musste, ist unter der obersten Leitung des Baudirektors (directeur des travaux) der Westbahngesellschaft Clerc entstanden. Demselben war für die architektonischen Arbeiten der Regierungsarchitekt und Generalinspektor der historischen Baudenkmale (architecte du gouvernement et inspecteur général des monuments historiques) Lisch und für die Ingenieurarbeiten der „Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées" und Chefingenieur des Bahnunterhaltungs- und Aufsichtsdienstes der Westbahn Morlière zur Hilfsleistung beigegeben.

Von Interesse wird es noch sein, dass bei der Bearbeitung der Entwürfe für den Umbau des Bahnhofes Saint-Lazare auch die bei dem Bau der Stadtbahnhöfe in Berlin gemachten Erfahrungen berücksichtigt worden sind, und dass die Westbahngesellschaft seinerzeit einen Architekten zum Studium derselben nach Berlin entsandt hatte.

K—e.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1889 unterstellten Strecken.

Die Zahl der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahnen betrug am 1. Januar d. J. 82 und zwar:

a) 45 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 26 Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen,
c) 5 Niederländische Verwaltungen,
d) 1 Luxemburgische Verwaltung,
e) 3 Belgische Verwaltungen,
f) 1 Rumänische Verwaltung und
g) 1 Polnisch-Russische Verwaltung (die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 des Vereins-Statuts noch verschiedene in Deutschland belegene normalspurige Sekundärbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 268,00 km an den Vereins-Einrichtungen theil.

Das Netz der vorstehend unter a) — g) aufgeführten Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 71 053,92 km.

Hiervon kommen auf:

1. a) Preussische Eisenbahnverwaltungen	24 941,48 km	
b) Bayerische Eisenbahnverwaltungen	5 323,55 „	
c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2 464,09 „	
d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen	1 567,19 „	
e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1 383,02 „	
f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen	1 513,39 „	
g) auf die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten	2 611,82 „	
die Deutschen Verwaltungen zusammen		39 804,54 km
2. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen		24 825,85 „
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		101,48 „
4. Niederländische Verwaltungen		2 660,63 km
5. Luxemburgische Verwaltungen		160,95 „
6. Belgische Verwaltungen		699,08 „
7. Rumänische Verwaltungen		2 307,84 „
8. Russisch-Polnische Verwaltungen		493,55 „
Gesammt-Betriebslänge		71 053,92 km

Da der Verein in das Jahr 1887 mit einer Länge von 69 055,009 km Eisenbahnen eingetreten ist, so ist im verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1 998,911 km gewachsen.

An dem Zuwachs des letzten Jahres sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen	mit 926,420 km	oder 46,35 pCt.
„ Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen	„ 634,295 „	„ 31,73 „
„ Niederländischen und Luxemburgischen Verwaltungen	„ 51,416 „	„ 2,57 „
„ Belgischen, Rumänischen und Russisch-Polnischen Verwaltungen	„ 386,780 „	„ 19,35 „

Wir behalten uns vor, auf die den Vereins-Bahnstrecken im verflossenen Jahre zugerechneten Strecken, deren Eröffnung im Jahre 1888 erfolgte, in der nächsten Nummer zurückzukommen

---

Ausführungsbestimmungen und Dienstvorschriften zu dem Gesetz vom 20. Juli 1879,

betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des Deutschen Zollgebiets mit dem Auslande.

(Schluss aus Nr. 3.)

Oeffentliche Transportanstalten und diejenigen Personen, welche Güter gewerbsmässig befördern, sind verpflichtet, die Anmeldescheine bei der Entgegennahme derselben von den Absendern zum Nachweis der erfolgten Prüfung zu unterschreiben oder mit dem Expeditionsstempel zu versehen. Bei dieser Prüfung ist der Inhalt der Anmeldescheine mit demjenigen der Frachtbriefe zu vergleichen; ausserdem hat dieselbe sich darauf zu erstrecken, ob der Anmeldeschein in formeller Hinsicht den Vorschriften entspricht. Wenn der Anmeldeschein dem Frachtbriefe beziehungsweise der Deklaration hinsichtlich der Gattung und der Menge nicht widerspricht, so ist damit die Forderung des § 6 Absatz 1 des Gesetzes hinsichtlich der Uebereinstimmung zwischen beiden erfüllt. Uebereinstimmung des im Anmeldeschein angegebenen Herkunfts- und Bestimmungslandes mit dem Absende- und Bestimmungsorte des Frachtbriefes ist nicht erforderlich. Unvollständige oder als unrichtig befundene Angaben in den Anmeldescheinen oder hierzu gehörigen Verzeichnissen hat der Waarenführer vor der Beförderung der Waare ergänzen bezw. berichtigen, auf unrichtige Formulare geschriebene Anmeldungen durch neue Scheine ersetzen zu lassen.

Die Anmeldestellen haben von der ihnen gesetzlich beigelegten Befugniss zur Prüfung der Richtigkeit der Anmeldungen nach Anleitung der Oberbeamten der Zollverwaltung in einem dem Zwecke entsprechenden Umfange Gebrauch zu machen und bei unvollständigen Anmeldungen deren Ergänzung durch den Waarenführer oder nach den eigenen Ermittelungen herbeizuführen, sowie die zu ihrer Kenntniss gelangenden Zuwiderhandlungen gegen die gesetzlichen Vorschriften in betreff der Anmeldungen zur Anzeige zu bringen. Bei den Waaren, welche der zollamtlichen Abfertigung unterliegen, sind die nach den zollgesetzlichen Vorschriften vorzunehmenden allgemeinen und besonderen Untersuchungen auf die Prüfung und Richtigstellung der für die Verkehrsstatistik vorgeschriebenen Angaben zu erstrecken. Insbesondere ist bei den zum Zweck der Verzollung zollpflichtigen oder der Abfertigung zollfreier Waaren für den Eingang in den freien Verkehr oder zum Zweck der Aufnahme von Waaren in eine Zollniederlage vorzunehmenden besonderen Untersuchungen die Gattung der Waaren von den untersuchenden Beamten stets so genau festzustellen, dass die Waaren nach dem Revisionsbefund der bezüglichen Nummern des statistischen Waarenverzeichnisses mit Sicherheit zugerechnet werden können.

Unter gewissen Voraussetzungen und für gewisse Gegenstände sind Erleichterungen hinsichtlich der Anmeldepflicht statthaft.

Zur Entrichtung der statistischen Gebühr dienen Stempelmarken, welche auf den Anmeldescheinen oder den dieselben vertretenden Papieren aufzukleben und demnächst bei der Anmeldestelle durch Abstempelung zu entwerthen sind. Den öffentlichen Transportanstalten ist gestattet, die Stempelmarken auf den statistischen Anmeldescheinen ausser mit der Bezeichnung der Expeditionsstelle mittelst Feder oder Stempel auch mit der Angabe des Datums in Zahlen und des Namens des expedirenden Beamten in möglichst kleiner Schrift zu versehen, und zwar in der Art, dass die eine Hälfte der Stempelmarke zur amtlichen Entwerthung frei bleibt.

Die statistische Gebühr wird bei verpackten Waaren, sofern das Nettogewicht angegeben ist, nach diesem, anderenfalls nach dem Bruttogewicht berechnet; bei Massengütern ist lediglich die Menge der zur Anmeldung gelangenden Güter und nicht der Umstand entscheidend, ob die deklarirten Mengen volle Wagenladungen bilden. Unter letzteren sind hierbei nicht blos Ladungen in Eisenbahnwagen, sondern auch andere Wagenladungen zu verstehen. Gelangen Massengüter in Mengen zur Anmeldung, welche, wenn die Waaren nicht Massengüter wären, nach § 11 Absatz 2 Ziffer 1 und 2 des Gesetzes einer geringeren Gebühr als 10 ₰ unterliegen würden, so ist der niedrigere Satz zu entrichten. Bei Sendungen von Massengütern, bei denen infolge früher erwähnter Vorschrift, sowie auch gemäss § 50 Ziffer 1 Absatz 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands*) mehrere Anmeldescheine zu übergeben sind, kann die gesetzlich erforderliche Anrechnung der vollen statistischen Gebühr für Bruchtheile der Mengeneinheiten unter Beachtung besonderer Bestimmungen auf die bei der Gesammtmenge sich ergebenden Bruchtheile beschränkt werden.

Tarifmässig zollpflichtige Waaren, welche auf Grund besonderer zollgesetzlicher Vorschriften zollfrei abgelassen werden, wie z. B. Retourwaaren, Waaren, welche der Veredelung im Auslande unterlegen haben, u. s. w., sind von der statistischen Gebühr befreit. Dasselbe ist bezüglich anderweitiger, bezeichneter Waaren der Fall. Für Waaren, welche auf Grund direkter Begleitpapiere im freien Verkehr durch das Deutsche Zollgebiet durchgeführt oder aus demselben durch das Zollausland nach dem Zollgebiet befördert werden, ist der zuerst erreichten Anmeldestelle ein besonderer Anmeldeschein vorzulegen, welcher mit Stempelmarken in dem für die Einfuhr bezw. Ausfuhr der betreffenden Waarenmenge vorgeschriebenen Betrage versehen ist. Der Waarenführer erhält den Anmeldeschein zurück, nachdem derselbe geprüft und nebst den Begleitpapieren abgestempelt ist, und nachdem die Stempelmarken entwerthet sind. Sobald unter Vorlage dieses Anmeldescheines und der Begleitpapiere bei der Anmeldestelle des Ausgangs bezw. des Wiedereingangs der Nachweis erbracht ist, dass die Waaren ausgeführt bezw. wieder eingegangen sind, wird der Stempelbetrag dem Waarenführer unter Einziehung des Scheins baar zurückgezahlt.

Eine Durchfuhr bezw. Beförderung auf Grund direkter Begleitpapiere im freien Verkehr wird angenommen, wenn Waaren beim Eingang in den freien Verkehr des Zollgebiets zur Wiederausfuhr angemeldet (gelbes Formular) und dabei ihren Transport betreffende Frachtpapiere vorgelegt werden, die auf einen ausserhalb des Zollgebiets liegenden Bestimmungsort lauten, oder wenn Waaren beim Ausgang aus dem freien Verkehr zur Wiedereinfuhr angemeldet (rothes Formular) und dabei ihren Transport betreffende Frachtpapiere

*) Diese Bestimmung lautet: Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

vorgelegt werden, die auf einen innerhalb des Zollgebiets liegenden Bestimmungsort lauten.

Wenn Waaren, welche auf Grund direkter Begleitpapiere im freien Verkehr durch das Deutsche Zollgebiet durchgeführt oder aus demselben durch das Zollausland nach dem Zollgebiet befördert werden, auf dem Transport mehr als zwei Anmeldestellen berühren, so hat der Waarenführer den ihm von der zuerst erreichten Anmeldestelle eingehändigten Anmeldeschein einer jeden weiteren Anmeldestelle vorzulegen, welche denselben abzustempeln und demnächst dem Waarenführer zurückzugeben hat. Bezüglich dieser Waaren kann im übrigen mit Genehmigung der Zolldirektivbehörde für bestimmte Arten des Transports, namentlich für die durch öffentliche Transportanstalten vermittelten, von der Entrichtung der statistischen Gebühr bei der zuerst erreichten Anmeldestelle Abstand genommen werden. Bei Versendungen mittelst der Eisenbahn ist dieses Verfahren allgemein vorgeschrieben. —

Auf die, den vorstehend auszugsweise mitgetheilten Ausführungsbestimmungen beigefügten Dienstvorschriften zu dem Gesetz, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, machen wir an dieser Stelle nur aufmerksam. Dieselben beziehen sich im wesentlichen auf innere Angelegenheiten der Zoll- und Steuerverwaltung und enthalten insbesondere Vorschriften für die Anmeldestellen — und zwar solche, welche zugleich Zoll- oder Steuerstellen sind (sogenannte Anmeldeposten) und für solche, welche zugleich Zoll- oder Steuerstellen sind (sogenannte Anmeldeämter) —, ferner Vorschriften über die Nachweisungen, welche behufs Aufstellung der Uebersichten über die Waarenein-, Aus- und Durchfuhr des Deutschen Zollgebiets zu fertigen sind.

In besonderen Anhängen, sowohl zu den Ausführungsbestimmungen, als auch zu den Dienstvorschriften, sind u. a. noch besondere Anordnungen für den Waarenverkehr des Deutschen Zollgebiets mit dem Hamburgischen Freihafengebiet und für den Waarenverkehr der Freibezirke Bremen und Brake erlassen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5056 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend Nachweisung über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Rundreisehefte ((abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 5120 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereinsbahnen, betreffend Vervollständigung der Uebersichtskarte zu dem Verzeichnisse der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 125 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademasse (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 155 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 12. d. Mts.).

Berichtigung zu Nr. 4992 vom 29. Dezember v. J. In diesem Rundschreiben muss auf S. 2 die erste Zeile wie folgt lauten: „1. Dezember 1891 gestattet sein; vom 1. Dezember“.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussischer Landtag: Aus der Thronrede.

In der Thronrede, mit welcher Seine Majestät der Kaiser und König am 14. d. Mts. den Preussischen Landtag eröffnete, wird der Ueberzeugung von der ferneren Erhaltung des Friedens wiederholt Ausdruck gegeben, an welche sich eine sehr günstige Darstellung der wirthschaftlichen Lage anschliesst. Die Regierung konstatirt eine Hebung der Industrie und der Lage der arbeitenden Klassen. Dem Eisenbahnwesen insbesondere ist folgende anerkennende Stelle gewidmet:

„Die Neugestaltung des vaterländischen Eisenbahnwesens, wie sie sich im Verlauf der letzten zehn Jahre vollzogen hat, bewährt sich zu Meiner Genugthuung in vollem Masse. Das erfolgreich Geschaffene in stetem Fortschritt zeit- und zweckgemäss auszubilden und zu verbessern, die wirthschaftliche Entwickelung des Landes mit gerechter und fester Hand unter pflichtmässiger Wahrung der finanziellen Interessen des Staates umsichtig und sorgsam zu pflegen, wird auch fernerhin Meine Regierung sich angelegen sein lassen. Der in Preussen wie in fast allen Ländern des Europäischen Kontinents neuerdings rasch zu ungeahnter Höhe gestiegene Verkehr stellt der einheitlichen Verwaltung der Staatsbahnen neue und erweiterte Aufgaben. Behufs ihrer wirksamen Lösung wird die Bereitstellung ausserordentlicher Mittel erforderlich, sowohl für eine weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, als auch für eine den Bedürfnissen des wachsenden Verkehrs entsprechende ausgiebige Leistungsfähigkeit der baulichen Anlagen und des Fuhrparks. Es wird Ihnen dieserhalb eine besondere Vorlage zugehen.“

Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ bringt ausführliche Mittheilung über die am 22. November v. J. unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors, Wirklichen Geheimen Raths Schneider und in Gegenwart einer grösseren Anzahl von technischen Räthen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten dahier stattgehabten Berathungen über verschiedene Massnahmen zur weiteren Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, wie solche seit einer Reihe von Jahren auf Anordnung des Herrn Ministers von Maybach in gewissen Zeitabschnitten wiederkehrend abgehalten werden. Zu denselben waren, wie in den früheren Fällen, Vertreter des Reichs-Eisenbahnamts, der Generaldirektion der Reichs-Eisenbahnen, der Königlichen Direktionen der Preussischen Staatsbahnen und der Militär-Eisenbahn, sowie des Königlichen Eisenbahnkommissariats in Berlin eingeladen und erschienen. Ausserdem waren dabei zum ersten Mal auch die Generaldirektionen der Königlich Bayerischen und der Königlich Württembergischen Staatsbahnen auf ihren Wunsch durch Abgeordnete vertreten, welche zwar ursprünglich nur als Zuhörer von den Verhandlungen Kenntniss zu nehmen gedachten, dann aber auf besonderes Ersuchen des Vorsitzenden sich lebhaft an den Berathungen betheiligten und so in erfreulicher Weise dazu beitrugen, einen Austausch der bei den Süd- und Norddeutschen Bahnen gewonnenen Erfahrungen anzubahnen. Von den zur Besprechung gekommenen Gegenständen verdienen namentlich einige Mittheilungen allgemeiner bekannt zu werden, welche die auf Grund früherer Beschlüsse für die Preussischen Staatsbahnen angeordneten Sicherheitsmassnahmen betreffen und in üblicher Weise den Erörterungen der neu gestellten Fragen vorangeschickt wurden. Es sei davon hier folgendes erwähnt: Die Weichen- und Signal-Stellwerke, welche dazu dienen, eine unrichtige oder nicht völlig genaue Stellung der für die Sicherheit des Zugverkehrs wichtigen Weichen unmöglich zu machen, so lange das für den betreffenden Zug gültige Fahrsignal gegeben ist, haben seit der letzten, gegen Ende des Jahres 1886 stattgehabten Versammlung eine nicht unerhebliche Vermehrung erfahren, indem die Zahl derselben seit jener Zeit von 1 250 auf rund 1 400 gestiegen ist. Die seit dem Jahre 1878 dafür aufgewendeten Beträge belaufen sich, abgesehen von den beim Neubau von Bahnen oder beim Umbau grösserer Bahnhöfe dafür ausgeworfenen Mitteln, auf 5 300 000 ℳ und auch im Staatshaushalts-Entwurf für 1889/90 ist unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben eine beträchtliche Summe für diesen Zweck vorgesehen. Um die Fahrgeschwindigkeit der Züge in zuverlässiger Weise überwachen und zugleich von den Stationen aus die Bewegung der Züge auf den anschliessenden Strecken in jedem Augenblick verfolgen zu können, sind seit mehreren Jahren sogenannte elektrische Radtaster zur Anwendung gekommen, welche in gleichmässigen Abständen von 1 km neben der einen Fahrschiene liegend, durch die Räder eines darüber fahrenden Zuges niedergedrückt werden, dabei einen elektrischen Stromkreis schliessen und mittelst desselben auf der vorhergehenden oder nächstfolgenden Station sichtbare Zeichen hervorbringen. Die Länge der mit solchen Radtastern belegten Strecken betrug am Schluss des Rechnungsjahres 1886/87 3 250 km und wird am Schluss des laufenden Rechnungsjahres, also Ende März d. J., rund 4 170 km betragen. Die Einführung der durchgehenden Bremsen hat seit Ende März 1886, auf welchen Zeitpunkt sich die letztmaligen Mittheilungen bezogen, ebenfalls beträchtliche Fortschritte gemacht. Die Zahl der damit ausgerüsteten Lokomotiven ist in dieser Zeit von 1 370 auf 2 265, die der Personenwagen von 3 753 auf 6 194 und die der Gepäckwagen von 921 auf 1 612 gestiegen. Bei weitem überwiegend ist dabei die Luftdruckbremse zur Anwendung gekommen, wie aus folgender Uebersicht hervorgeht. Es sind ausgerüstet:

	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäckwagen
mit Luftdruckbremse . .	1 590	4 520	1 221
„ Luftsaugbremse . .	170	445	48
„ Gewichtsbremse . .	505	1 229	343
zusammen	2 265	6 194	1 612

Da es mehrfach vorgekommen ist, dass Lokomotivführer bei trüber Witterung, namentlich bei dichtem Nebel, das Halt-

signal am Abschlusstelegraphen einer Station erst in unmittelbarer Nähe erkannt und infolge dessen nicht vermocht haben, den Zug rechtzeitig zum Stehen zu bringen, so sind bereits seit Jahren vor vielen grösseren Bahnhöfen Vorsignale in Gestalt von Klapp- oder Wendescheiben zur Anwendung gebracht, welche, durch Drahtleitung mit dem Abschlusstelegraphen verbunden, schon mehrere hundert Meter von letzterem entfernt den Lokomotivführer selbstthätig benachrichtigen, ob er an jenem Telegraphen Halt- oder Fahrsignal vorfinden wird. Ueber die Vorzüge dieser Einrichtung gegenüber der Anwendung von Knallkapseln, welche der Bahnwärter bei Nebel in angemessener Entfernung vor dem Haltsignal auf den Schienen befestigen soll, um den Lokomotivführer durch das Ertönen des Knallsignals zum Anhalten des Zuges aufzufordern, sind die Ansichten der Bahnverwaltungen lange getheilt gewesen. Nachdem indessen manche den Scheibenvorsignalen ursprünglich anhaftende Mängel durch zweckmässigere Ausbildung der einzelnen Theile beseitigt sind, ist die baldige allgemeinere Einführung derselben vor den Stationseingängen, Drehbrücken und sonstigen Gefahrpunkten angeordnet worden und im Haushaltsentwurf für 1889/90 ein grösserer Betrag für diesen Zweck vorgesehen. Was die einheitliche Gestaltung der Dienstvorschriften betrifft, welche für die wichtigeren Gattungen von Bahnbeamten des äusseren Dienstes schon vor einigen Jahren erfolgt ist, so hat neuerdings noch die Feststellung einer einheitlichen Dienstanweisung für die im Staats-Eisenbahndienste beschäftigten Wagenmeister und Hilfs-Wagenmeister, sowie einheitlicher Grundsätze für die telegraphischen Meldungen zur Sicherung des Zugverkehrs stattgefunden. Die Verhandlungen über die neu zur Erörterung gestellten 15 Fragen liessen erkennen, wie eifrig die einzelnen Bahnverwaltungen bemüht sind, die zahlreichen, zum Theil äusserst schwierigen Aufgaben des Bahnbetriebes in immer vollkommenerer Weise zu lösen. Eine Besprechung der dahin gehörigen Einzelheiten würde hier zu weit führen. Als besonders wichtig und von allgemeinerer Bedeutung sei nur noch die dringende Befürwortung des Vorschlages hervorgehoben, auf Bahnhöfen mit starkem Personenverkehr die telegraphischen Zugmeldungen nebst den auf das Geben der Signale bezüglichen Anordnungen von der Abfertigung der Züge abzutrennen und diese beiden Verrichtungen an verschiedene Stationsbeamte zu übertragen, wie dies auf dem Schlesischen Bahnhofe und den Stationen Westend und Charlottenburg der Berliner Stadtbahn seit längerer Zeit mit dem besten Erfolge geschehen ist.

Eröffnung der Nebenbahn Grohn-Vegesack-Farge.

Am 31. Dezember v. J. ist die 10,4 km lange Nebenbahn Grohn-Vegesack-Farge mit den Stationen Hammersbeck, Blumenthal, Rönnebeck (mit Ausschluss des Güterverkehrs) und Farge dem öffentlichen Verkehr übergeben und von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Betrieb genommen worden.

Die Bahn schliesst in Grohn-Vegesack an die Zweigbahn von Burglesum nach Grohn-Vegesack (Direktionsbezirk Hannover) an.

Preussische Staatsbahnen: Vorarbeiten.

Wollstein-Altboyen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Wollstein nach Altboyen mit einer Verbindung von einem geeigneten Punkte dieser Linie nach Graetz beauftragt worden.

Remscheid-Solingen und Ohligswald-Hilden.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für diese Bahnen beauftragt worden.

Centralbahnhof in Hamburg.

Die Verhandlungen zwischen Preussen und Hamburg wegen Anlage eines Centralbahnhofes in Hamburg haben noch nicht zu einem definitiven Abschluss gelangen können, weil neuerdings von Hamburgischer Seite in Bezug auf die Lage des Bahnhofes neue Vorschläge gemacht sind, die selbstredend auf eine Beachtung von seiten der Preussischen Eisenbahnverwaltung allen Anspruch haben. Es steht deshalb, wie der „Berl. Aktionär“ mittheilt, dahin, ob dem Preussischen Landtage noch in der laufenden Session wegen des Baukostenbeitrages Preussens eine entsprechende Vorlage gemacht werden kann.

Preussische Staatsbahnen: Gasbeleuchtung der Personenwagen.

Nachdem die Königlichen Eisenbahndirektionen sich nahezu übereinstimmend für die Zweckmässigkeit der Gasbeleuchtung bei den Personenzügen (auch der Nebenbahnen) ausgesprochen haben, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass bei Neubeschaffungen von Personenwagen und vereinigten Post- und Gepäckwagen für Nebenbahnen auf die Ausrüstung derselben mit der Gasbeleuchtungseinrichtung Bedacht zu nehmen ist, und die für diese Bahnen bereits vorhandenen Personenwagen und vereinigten Post- und Gepäckwagen, soweit dies noch nicht geschehen ist, nach und nach gleichfalls damit ausgerüstet werden. Ausgenommen werden sollen hiervon nur diejenigen Wagen, welche entweder ihres baulichen Zustandes wegen baldiger Ausrangirung entgegensehen oder bei denen eine Beleuchtung nach Lage der Fahrpläne überhaupt nicht erforderlich und deren Uebergang auf andere Bahnlinien ihrer eigenartigen Bauart wegen von vornherein ausgeschlossen ist.

Mitteleuropäische Eisenbahnkonferenz.

Die jetzt festgestellte Tagesordnung für die am 16. und 17. d. Mts. in Wien abzuhaltende mitteleuropäische Eisenbahnkonferenz zur Feststellung des 1889er Sommerfahrplanes enthält u. a. folgende Vorlagen: Zwischen Berlin und Rom soll eine neue Schnellzugverbindung hergestellt werden und zwar über die Route Gera-Probstzella-München-Brenner-Verona-Modena. Die Abfahrt von Berlin erfolgt Vormittags 7 Uhr 55 Min., die Ankunft in München Nachts 11 Uhr 45 Min., in Rom früh 6 Uhr 23 Min. (zweitnächster Morgen), so dass die Fahrzeit 46 Stunden 29 Min. beträgt. Von Rom geht der Gegenzug Vormittags 10 Uhr ab, trifft am folgenden Nachmittag 3 Uhr 5 Min. in München und am hierauf folgenden Morgen 7 Uhr 20 Min. in Berlin ein, hat also nur 45 Stunden 16 Min. Fahrzeit. In Probstzella trifft der Zug von Berlin Nachmittags 3 Uhr 5 Min., der von Rom aber Nachts 12 Uhr 10 Min. ein und zwar ohne Anschluss von Weimar her.

Berlin als Verkehrsmittelpunkt.

Die centrale Lage Berlins innerhalb des Europäischen Verkehrs findet durch folgende, von der „Voss. Ztg.“ mitgetheilte Angaben eine auffallende Bestätigung. Ein Kreis von 250 km Halbmesser um Berlin geschlagen, schneidet und berührt die Städte Hamburg, Bremen, Lübeck, Hannover, Breslau und Posen; ein solcher von 500 km trifft Wien, München, Stuttgart, Köln, Warschau, Königsberg und Karlsruhe; ein Kreis von 850 km Halbmesser verbindet Paris, Dover, Christiania, Stockholm, Genf und Bologna, ein weiterer annähernd Petersburg, Odessa, Dublin, Toulouse, Neapel und Bukarest. Ist diese Lage schon ausreichend, einen grossen Theil des Europäischen Völkerverkehrs nach Berlin zu lenken, so gewinnt die Stadt noch dadurch, dass sie auch auf der direktesten Verbindungslinie wichtiger Orte belegen ist und zugleich den Kreuzungspunkt der belebtesten Mitteleuropäischen Wasserläufe abgibt. Berlin liegt auf der geraden Linie zwischen Paris und Moskau, zwischen London und Warschau, zwischen Stockholm und Livorno, Bordeaux und Danzig, Königsberg und Metz u. s. w. Diese Umstände und ihre Einflüsse auf Post und Telegraphenverkehr tragen dazu bei, in immer steigendem Masse grosse Häuser nach Berlin zu ziehen oder sie zur Einrichtung von Handelsniederlagen daselbst zu bewegen.

Zur Werthschätzung der Deutschen Eisenbahntechnik im Auslande.

Als ein erfreuliches Zeichen des Ansehens, welches die Deutsche Eisenbahntechnik im Auslande geniesst, darf u. a. der Umstand bezeichnet werden, dass an den Berliner Architektenverein der Antrag gerichtet ist, unter seinen Mitgliedern als ausserordentliche Preisaufgabe den Entwurf eines Viaduktes der Venezuelabahn auszuschreiben. Die grosse Venezuelabahn überschreitet auf der Strecke von Carácas nach La Victoria eine grössere Zahl tief eingeschnittener Schluchten von etwa 100 m Breite und zwar bei einer Höhenlage der Bahn von rund 40 m über der Sohle des Thalgrundes. Eine besondere Schwierigkeit bietet wegen der anschliessenden Tunnel die Heranschaffung und Lagerung der Baustoffe, weshalb alle Eisentheile mit Rücksicht hierauf, wie auf die praktische Verstauung beim Schiffstransport, auf eine Länge von 9 m eingeschränkt werden müssen. Wie die Bedingungen ausdrücklich besagen, herrscht in Venezuela selbst ein Mangel an ausgebildeten Arbeitskräften, weshalb nur die einfachsten Konstruktionen dort angebracht sind. Die Diskontogesellschaft und die Norddeutsche Bank in Hamburg haben dem Architektenverein 1 000 ℳ zur Verfügung gestellt, welche nach den Beschlüssen des Beurtheilungsausschusses für Ingenieurwesen an die Sieger zur Vertheilung gelangen sollen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden in der Zeit vom 15. bis 31. Dezember 1888 mit 11 Arbeitstagen an Steinkohlen und Koks täglich im Durchschnitt abgefahren 219 Wagenladungen gegen 247 Wagenladungen in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode mit 13 Arbeitstagen und gegen 168 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vor-

jahres mit 13 Arbeitstagen. Der Gesammtabsatz betrug in der zweiten Hälfte des Monats Dezember 1888 2 410 Wagenladungen gegen 3 205 Wagenladungen in der ersten Hälfte des Monats Dezember 1888 und 2 188 Wagenladungen in der zweiten Hälfte des Monats Dezember 1887.

Aus Württemberg: Parlamentarisches.

Bei der am 9. Januar d. J. stattgehabten neuen Wahl der Abgeordneten zur Zweiten Kammer der Ständeversammlung sind der Präsident des Staatsministeriums, Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten (und Verkehrsanstalten), Dr. Freiherr von Mittnacht, für den Oberamtsbezirk Mergentheim; der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, von Hofacker, für den Oberamtsbezirk Schorndorf und der Vorstand der Verwaltungs- und Bauabtheilung bei dieser Generaldirektion, Direktor Dr. von Schall, für den Oberamtsbezirk Maulbronn als Abgeordnete gewählt worden. Die beiden Erstgenannten vertreten die angegebenen Bezirke im Landtag schon seit einer Reihe von Landtagsperioden.

Mainzer Strassenbahngesellschaft.

Während einerseits gemeldet wird, dass das Nebenbahnkonsortium Darmstädter Bank-Bachstein beabsichtigt, mehrere Nachbarorte von Mainz, Bretzenheim, Hechtsheim, Gonsenheim und Finthen durch eine Dampfbahn mit der Stadt in Verbindung zu bringen, verlautet neuerdings andererseits, dass die Mainzer Strassenbahn - Aktiengesellschaft dies Nebenbahnenprojekt selbst zur Ausführung zu bringen wünscht.

Verhütung von Unglücksfällen beim Abspringen vom Pferdebahnwagen.

Zur Verhütung von Unglücksfällen, welche dadurch entstehen, dass Personen, welche vom Pferdebahnwagen vorn abspringen, fallen und unter die Räder kommen, sind an den Pferdebahnwagen in Dresden Schutzvorrichtungen angebracht. Um den Wagen herum hängt ein Kranz oder ein Geschlinge aus Brettern bis dicht an den Erdboden, welches an den Seiten die Räder verdeckt und vorn und hinten keilförmig sich zuspitzt. Fällt also jemand dicht neben dem Wagen nieder, so verhindern die Seitenbretter, dass seine Füsse unter den Wagen kommen können. Fällt jemand vorn beim Abspringen, so schiebt oder wälzt der Kranz mittelst seiner schrägen Form den Körper zur Seite.

Aus Baden und Bayern.

Generalversammlung der Aktionäre der Wiesenthalbahn (Basel-Lörrach-Zell).

⊙ Am 31. Dezember 1888 tagte in Lörrach die Generalversammlung der Aktionäre der Wiesenthalbahn (Basel-Lörrach-Zell). Das Uebereinkommen mit der Badischen Regierung bezüglich Uebernahme der betreffenden Bahn durch den Staat mit dem 1. Januar 1889 wurde einstimmig genehmigt und zwar um den Preis von 3 200 000 ℳ, welche Summe mit 2 200 000 ℳ am 2. Januar d. J. den Aktionären und mit 1 000 000 ℳ am 28. Februar d. J. den Obligationsinhabern ausgezahlt wird. Die auf einen Nominalwerth von 500 ℳ lautenden Aktien kommen mit etwa 700 ℳ zur Heimzahlung.

Probstzella-Ludwigstadt-Stockheim.

Die Bahnstrecke Probstzella - Ludwigstadt - Stockheim (8. August 1885 eröffnet) weist einen bedeutenden Durchgangsverkehr von 8—10 Güterzügen zu je 36—45 Wagen auf. Die normalspurige Lokalbahn Ludwigstadt-Lehesten, 7,6 km lang und 1885 mit einem Kostenaufwand von 458 000 ℳ gebaut, partizipirt hieran mit einer ganz ansehnlichen Frequenz (etwa 50 000 t). Diese Lokalbahn steht mit einer Reineinnahme von 45 450 ℳ neben der im Bau und Betrieb viel billigeren und kleineren Strecke Uebersee - Marquartstein bezüglich Rentabilität in Bayern unerreicht da. Die Bahnstrecke Stockheim-Landesgrenze, wofür ein Baukredit von 11 500 000 ℳ bewilligt worden war (einschl. Kunstbauten mit Tunnel 3 412 700 ℳ), kostete in der bei den Detailprojekten behufs Vermeidung des Tunnels abgeänderten Ausführung (Kunstbauten ohne Tunnel 655 662 ℳ) nur 6 085 982 ℳ.

Neue Post- und Bahnämter.

Das Post- und Bahnamt Rosenheim, ferner das Post- und Bahnamt Neu-Ulm und die Post- und Bahnverwaltung Reichenhall sind aufgelöst und an deren Stelle ein Bahnamt und eine Postverwaltung in Rosenheim, alsdann eine Bahnverwaltung und eine Postverwaltung in Neu-Ulm und eine Bahnverwaltung und eine Postverwaltung in Reichenhall errichtet worden.

Neusorg-Fichtelberg.

Die Vermessung der Lokalbahn von Neusorg nach Fichtelberg ist vollends fertiggestellt und kann im kommenden Frühjahr mit den Erdarbeiten begonnen werden. Die günstige Witterung liess die Projektirungsarbeiten noch in diesem Jahre zum Abschluss bringen.

Brückenau-Jossa.

Zwischen der Preussischen und der Bayerischen Staatsregierung ist am 19. v. Mts. zum Bau der Lokalbahn von Brückenau nach Jossa (Kreis Fulda) ein Staatsvertrag in Berlin abgeschlossen worden. Der durch das Bayerische Lokalbahngesetz vom 23. April d. J. für diese Lokalbahn gewährte Kredit beträgt 790 000 ℳ. Die Inangriffnahme dieser Bahn, deren Ausführung Bayern übernimmt, hat bereits durch die Detailarbeiten begonnen und soll der Bau baldigst ausgeführt werden. Im Frühjahr erfolgt die Auflösung der Badischen Güterexpedition in Würzburg. Die daselbst in Dienst befindlichen Badischen Beamten und Bediensteten der Güterexpedition werden dann durch Bayerische Beamte und Bedienstete ersetzt.

Dampfstrassenbahn nach Donaustauf.

Der Bau der Dampftrambahn von Stadtamhof (bei Regensburg) nach Donaustauf (Walhalla) ist durch die günstige Winterwitterung ausserordentlich gefördert worden. Die Legung der Schienen und die Bekiesung der Fahrstrasse ist beinahe fertiggestellt. Die Bahn wird im Frühjahr dem Betriebe übergeben werden.

Gasprämien.

Seitens der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurden versuchsweise sogenannte Gasprämien für die Bediensteten seit einiger Zeit eingeführt. Es wurde nämlich der Gasverbrauch von Jahr zu Jahr ein rapid steigender und die Auslagen hierfür präsentiren für sämmtliche Büreaus in Bayern eine ganz stattliche Summe. Von der eingesparten Summe erhalten die sämmtlichen Bediensteten an den jeweiligen Stationen 50 pCt. baar ausbezahlt. Soweit sich bis jetzt das Resultat übersehen lässt, dürfte die Summe, welche seither durch überflüssigen Verbrauch von Gas verausgabt werden musste, mehr als 100 000 ℳ in einem Jahre für ganz Bayern betragen. Die Direktion der Königlichen Posten und Telegraphen hat sich nunmehr gleichfalls veranlasst gesehen, versuchsweise die Gasprämien für die Bediensteten einzuführen, wodurch den letzteren auch eine kleine Erhöhung ihrer Bezüge in Aussicht gestellt ist.

Berchtesgaden-Königssee.

Die Ertheilung einer Konzession zur Errichtung der Dampfschifffahrt auf dem Königssee, sowie zur Erbauung einer Strassenbahn von Berchtesgaden nach Königssee wurde versagt. Es soll keine Aussicht bestehen, dass jemals in absehbarer Zeit Dampfschiff oder Strassenbahn die idyllische Ruhe des Königssees und des herrlichen Thales der Königsseer Ache stören wird.

Zugverbindung Nürnberg-Crailsheim.

Die Bayerische Staatsbahnverwaltung beabsichtigt die Herstellung einer neuen Staatsbahnverbindung Nürnberg-Crailsheim und zurück. Die betreffenden Züge sollen bei je knapp zweistündiger Fahrzeit 4 Uhr 25 Min. Nachmittag in Nürnberg und 10 Uhr 5 Min. Vormittag in Crailsheim abgehen. Stellt die Württembergische Staatsbahnverwaltung entsprechende Anschlusszüge zwischen Stuttgart und Crailsheim her, so wird dadurch einerseits eine direkte Verbindung von Paris-Stuttgart über Nürnberg-Eger nach den Böhmischen Bädern und Prag sowie andererseits eine solche von Prag und den Böhmischen Bädern nach Stuttgart hergestellt. Der Schnellzug Nr. 98 Köln-Bingerbrück-Frankfurt a. M. soll etwas früher gelegt werden und in Bingerbrück den Anschluss eines neuen Schnellzuges von Metz — hier 4 Uhr Nachmittag abgehend — aufnehmen.

Haltestelle Gabelbach.

Nachdem in der Haltestelle Gabelbach nunmehr die nöthigen Einrichtungen getroffen sind, beginnt nunmehr die beschränkte Güterabfertigung.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

§ 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Begriff des Eisenbahnunternehmers.

Die von Buchatz nach Scharley führende Schmalspurbahn besteht aus zwei besonderen Strecken, der Strecke Buchatz-Scharley-Kalkofen und der zum Netze der von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft erbauten Schmalspurbahn gehörigen Strecke Scharley-Kalkofen-Scharley-Dorf. Auf der letzten Strecke hat sich der Unfall ereignet, von welchem Kläger betroffen worden ist. Diese Strecke war derzeit von dem Kaufmann und Transportunternehmer Pr. gepachtet, um auf derselben den Transport von verschiedenen Bergwerksprodukten

unter der Firma „Transport-Comptoir der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn" zu betreiben. Die Frachtverträge für den Transport auf dieser Strecke wurden von den Absendern mit ihm abgeschlossen und die Frachtgelder für diesen Betrieb an ihn bezahlt. Der Beklagte betrieb auf der anderen Strecke in gleicher Weise das Transportgeschäft für eigene Rechnung. Ausserdem stellte er zu dem Transport auf der von Pr. gepachteten Strecke sein Fahrpersonal und seine Pferde; hierfür wurde er von Pr. nach vereinbarten Sätzen bezahlt. Seine Thätigkeit als Vekturant stand hier unter Aufsicht des Pr., und die von dem Beklagten gestellten Fahrer hatten Pr.'sche Fahrmarken. Auf Grund dieser Feststellungen nimmt das Berufungsgericht an, dass für die Strecke, auf welcher der Kläger verunglückt ist, nicht der Beklagte, sondern Pr. der Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes gewesen sei. Als rechtsirrthümlich kann solches nicht angesehen werden. Es ist bereits wiederholt vom Reichsgericht, wie von dem Reichs-Oberhandelsgericht ausgesprochen, dass als Betriebsunternehmer einer Eisenbahn derjenige anzusehen ist, für dessen Rechnung und auf dessen Gefahr der Betrieb stattfinde, dergestalt, dass das ökonomische Ergebniss des Betriebs ihm zum Vortheil und Nachtheil gereiche. (Vergl. Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts Band 9 p. 145, Band 14 p. 425, Band 21 p. 176, Band 22 p. 8; Entscheidungen des Reichsgerichts Band 12 p. 145; Seuffert, Archiv Band 34 Nr. 41, Band 35 Nr. 189, Band 40 Nr. 289.) Nach den Feststellungen hat der Eisenbahnbetrieb auf der fraglichen Strecke für Rechnung des Pr., nicht für die des Beklagten stattgefunden. Ersterer hatte den Transport auf der Bahn von der Eigenthümerin übernommen und schloss seinerseits wieder die Frachtverträge mit denjenigen Personen, welche die Bahn benutzten. Er erhielt die Frachtgelder, wie er andererseits sowohl der Eigenthümerin der Bahn, wie den Versendern der Güter aus den erwähnten Verträgen verhaftet war. Der Verklagte stand nur in einem Vertragsverhältnisse zu ihm, welches von ihm, dem Pr., geschlossen war, um die sich aus dem Transportgewerbe ergebenden Verpflichtungen erfüllen zu können. Mit Unrecht macht die Revision geltend, dass auch der Beklagte auf der fraglichen Eisenbahnstrecke ein Frachtgeschäft, und zwar selbständig zu seinem Nutzen und auf seine Gefahr, betrieben habe. Wenn auch der Beklagte durch seinen Gewerbbetrieb den Pr. in die Lage brachte, das Transportgeschäft auf der fraglichen Eisenbahn zu betreiben, so blieb doch Pr. immer derjenige, welcher den Eisenbahnbetrieb im ganzen besorgte; er nahm, um dies bewerkstelligen zu können, nur die Hilfe des Beklagten in Anspruch. Als Betriebsunternehmer der Eisenbahn im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes kann aber ein Gewerbtreibender nicht angesehen werden, welcher nur einzelne Leistungen für den Betrieb übernommen hat, mag er auch bei der Ausführung desselben in gewissem Masse selbständig sein.

Allerdings hatte nun der Beklagte sich dem Pr. auch kontraktlich verpflichtet, für die Sicherheit des Betriebs und für die bei demselben etwa entstehenden Schäden aufzukommen. Allein das Berufungsgericht nimmt mit Recht an, dass durch diese Vereinbarung der Beklagte nicht zum Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes werden kann; aus dieser Vereinbarung würde sich nur eine Verpflichtung des Beklagten herleiten lassen können, dem Pr. die an ihn auf Grund des § 1 cit. erhobenen Ansprüche von der Hand zu halten.

Kläger kann sich demnach in dem gegenwärtigen Prozesse auf den § 1 des Haftpflichtgesetzes nicht berufen.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 8. November 1888 in Sachen K. wider M.)

Bücherschau.

Eisenbahn-Kalender für Oesterreich-Ungarn, 1889. Wien. Selbstverlag. Im Kommissionsverlage bei Moritz Perles, I. Bauermarkt 11. Preis (elegant in Leinwand gebunden) 1,20 fl.

Das pro 1889 (bereits im 12. Jahrgang) erschienene kleine Werk, dessen Erträgnisse dem Eisenbahn-Unterstützungsfonds, sowie anderen humanitären Zwecken für Eisenbahnbedienstete zufliesst, enthält in sehr handlicher Form auf gedrängtem Raum eine reiche Fülle der verschiedensten, das Eisenbahnwesen Oesterreich-Ungarns betreffenden Notizen. Manche Einzelheiten des Inhalts könnten wohl zu kritischen Bemerkungen Veranlassung geben, doch im grossen Ganzen ist die Auswahl so getroffen, dass der grosse Kreis der Eisenbahnbeamten des administrativen und exekutiven Dienstes, für welche der Kalender bestimmt ist, in demselben ein sehr nützliches Handbuch finden wird. Wir bedauern deshalb aus dem Vorwort des Kalenders zu ersehen, dass die nationalen Verhältnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie den Absatz desselben von Jahr zu Jahr ungünstiger beeinflussen und wünschen schon mit Rücksicht auf den wohlthätigen Zweck des Unternehmens demselben weiteste Verbreitung.

Sammlung der Bescheide, Beschlüsse und Rekursentscheidungen des Reichs-Versicherungsamts nebst den wichtigsten Rundschreiben desselben. Systematisch zusammengestellt von J. Schmitz, Herausgeber der „Arbeiterversorgung", Centralorgan für das Arbeiter-Versicherungswesen. Berlin, 1888; Siemenroth & Worms, SW. Wilhelmstrasse 129. Preis: Geheftet 6 *M*, gebunden 7 *M*.

Mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung, welche das sogenannte „Unfall-Versicherungsgesetz" vom 6. Juli 1884 und die zugehörige Novelle vom 28. Mai 1885, sowie das Gesetz vom 5. Mai 1886, betreffend die Unfallversicherung der in land- und forstwirthschaftlichen Betrieben beschäftigten Personen, das Gesetz vom 11. Juli 1887 über die Versicherung der bei Bauten beschäftigten Personen und das Gesetz vom 13. Juli 1887, die Unfallversicherung der Seeleute betreffend, für die betheiligten Berufsklassen gewonnen haben, wird die vorgenannte Sammlung amtlicher Kundmachungen des Reichs-Versicherungsamtes gewiss zahlreichen Kreisen erwünscht sein. Handelt es sich hierbei doch um eine verhältnissmässig neue Materie, deren endgültige Ausgestaltung überdies noch nicht abgeschlossen sein dürfte. Der Inhalt des, 334 Seiten umfassenden Buches zerfällt in fünf Hauptabschnitte. Der erste derselben betrifft allgemeine Bestimmungen, insbesondere den Geltungsbereich der Unfallversicherungs-Gesetzgebung, den Umfang der gesetzlichen Versicherungspflicht, die statutarische Ausdehnung der Versicherungspflicht und die Selbstversicherung der Unternehmer. Die folgenden vier Abschnitte behandeln die Unfallfürsorge, die Betriebsunternehmer und Berufsgenossenschaften, die Theilnahme der Arbeiter an der Unfallversicherung und die Unfallverhütung. Auf den umfangreichsten Abschnitt, die Unfallfürsorge, entfallen allein 150 Seiten. Um die praktische Verwendbarkeit des Buches, bezw. das rasche Auffinden des gewünschten Materiales thunlichst zu erleichtern, ist demselben ein ausführliches Inhaltsverzeichniss und ein Sachregister beigegeben. Um ausserdem bei Hinweisungen auf die Nummern der Entscheidungen in den vom Reichs-Versicherungsamt veröffentlichten „Amtlichen Nachrichten" das Nachschlagen zu vereinfachen, sind in einer besonderen Uebersicht die Nummern der letzteren denjenigen der Sammlung gegenübergestellt. Die zum Ausdrucke gelangten Grundsätze sind in den Entscheidungen durch den Druck hervorgehoben. Eine Fortsetzung der Sammlung durch Herausgabe von Ergänzungsheften ist vorbehalten. K—e.

Verschiedenes.

Neue Eisenbahnen in Schweden.

Im vergangenen Jahre sind nur die Linien Gothenburg-Warberg (77 km) und Wadstena-Oedeshög (32,8 km) dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Im Bau begriffen sind folgende 6 Linien: Kärrarp-Markaryd (55,35 km), Hernösand-Solleftea (98,83 km), Mariestad-Gössäter (28,03 km), Elmhult-Alshult-Tingsryd (58 km), Tingsryd-Emmaboda (40,05 km) und Svenljunga-Aetran (44,48 km), zusammen 324,74 km. Ausserdem ist noch für einige kleinere Strecken die Konzession nachgesucht, deren Bau in diesem Jahre in Angriff genommen werden soll.

Belgische Kohlentarife.

Die Verwaltung der Grand Central Belge macht bekannt, dass die meisten der im geltenden Spezialtarif vom 1. April v. J. festgesetzten Fahrpreise für die Beförderung von Kohle, Koks und Kohlenbriquettes zwischen den Stationen der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen einer- und den von der Grand Centralbahn bedienten Stationen andererseits seit dem 1. d. Mts. erheblich herabgesetzt worden sind. Nur wenige dieser Frachtsätze sind erhöht worden. Vom 16. d. Mts. ab wird die Grand Centralbahn auch einen Spezialtarif für den Transport von Kohle und Koks zwischen den Stationen des Charleroier Reviers und den Hauptstationen des Württembergischen Staatsbahnnetzes in Kraft treten lassen.

Beurtheilung der Amerikanischen Eisenbahnen durch den Präsidenten Charles Francis Adam.

Der Präsident der „Union Pacific-Eisenbahn" Charles Francis Adam hat in einem Vortrage folgendes harte Urtheil über das Amerikanische Eisenbahnwesen gefällt: „Dass der Zustand unseres ganzen Eisenbahnwesens im Augenblick ein höchst unbefriedigender ist, liegt klar auf der Hand. Die Aktionäre beklagen sich; die Direktoren sind bestürzt; die Bankiers sind in Schrecken versetzt. Dass nun aber das Interstate Commerce Gesetz der Hauptsache nach ganz allein dafür verantwortlich zu machen ist, das muss noch bewiesen werden. Meiner Meinung nach liegen die Differenzen viel tiefer und sind viel radikalerer Natur. Mit dürren Worten: sie liegen nicht in der Gesetzgebung, sei dieselbe nun eine staatliche oder eine nationale; sie liegen vielmehr in der Gier, dem Mangel an Rechtlichkeit, sowie dem niedrigen moralischen Gefühl derjenigen, in deren Händen jetzt die Betriebsleitung unseres gesammten

grossen Eisenbahnwesens ruht, die um es kurz zu machen, jeglicher Ehre in geschäftlichen Angelegenheiten bar sind!"

Eisenbahnkonzessionen in Argentinien.

Nach der „Buenos-Ayres-Handelsztg." vom 13. Dezember v. J. sind in Argentinien die Konzessionen für den Bau einer ungarantirten Bahn von Ituzaingó nach Posadas; für eine ebenfalls nicht garantirte Linie, welche von der Station Rivadavia an der Bahn Belgrano-Tigre ausgeht, den Bezirk San Fernando durchkreuzt und über Capilla del Senor nach San Antonio de Areco verläuft; und für eine ungarantirte Bahn, welche von Villa Maria nach dem Hafen Carmen de Patagones ausgeht und die Punkte Villanuevo, Melincué, Pergamino, Junin, Blanca Grande, Lavalle, Bahia, Blanca, Romero Grande und Fortin Colorado berührt, ertheilt worden.

Der Sprengstoff Bellit.

Einer, in der Berg- und Hüttenmännischen Zeitung für den Niederrhein und Westfalen „Glückauf" vom 19. Dezember 1888 veröffentlichten Mittheilung über Versuche mit dem Sprengstoffe Bellit entnehmen wir folgende Angaben:

Das von dem Schwedischen Ingenieur und Chemiker Karl Lamm entdeckte Bellit (von „bellum" abgeleitet) besteht aus Dinitrobenzol und Ammoniumnitrit in gewissen Verhältnissen gemischt. Die plastische Mischung wird noch warm in die Form von Patronen gebracht. Ein Hauptvorzug des Bellit besteht darin, dass es durch Schlag, Druck und Reibung nicht explodirt, dass es schwer verbrennlich ist und durch eine Flamme nicht entzündet wird, und vor allen Dingen darin, dass es nach der Explosion keine schädlichen Gase hinterlässt. Auch ist es einer Veränderung durch Feuchtigkeit nicht unterworfen. Diese Eigenschaften sind seitens der Bellitgesellschaft in London durch eine grosse Reihe von Versuchen in Middlesbrough nachgewiesen, bei welchen ausser dem Erfinder namhafte Englische Fachmänner zugegen gewesen sind. Fernere günstige Versuche haben in einer Kohlengrube von Südwales stattgefunden. Mit Rücksicht auf die angegebenen Eigenschaften erscheint das Bellit zur Verwendung in Kohlengruben besonders geeignet.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Der Königliche Regierungs-Baumeister Freye in Essen ist unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (rechtsrhein.) daselbst zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt worden.

Versetzt sind: Regierungsassessor Barth, bisher in Crefeld, nach Erfurt behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der dortigen Eisenbahndirektion; Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Danziger, bisher in Nordhausen, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Schneidemühl.

Pensionirt ist: Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor, Baurath Balthasar in Schneidemühl.

Dem Regierungsrath Dr. jur. Magnus in Köln ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Bayern.

Der Inspektor und Vorstand des seitherigen Post- und Bahnamtes Neu-Ulm Ferd. Miltner und der Inspektor und Vorstand des Post- und Bahnamtes Rosenheim Frz. Xav. Lacher sind auf Ansuchen unter Anerkennung ihrer langjährigen treuen und eifrigen Dienste und der Assessor der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Joh. Meyer auf die Dauer eines Jahres in den Ruhestand versetzt.

Der bisherige Post- und Bahnverwalter Ludwig Freiherr von Gemmingen-Massenbach in Reichenhall ist auf Ansuchen zum Inspektor und Vorstand des Bahnamtes Rosenheim, der Eisenbahnoffizial Christ. von Schneeweiss in München, Centralbahnhof, ist auf Ansuchen zum Bahnverwalter in Reichenhall, ferner ist der Eisenbahnoffizial Jos. Stenglein in Hochzoll zum Bahnverwalter in Neu-Ulm befördert worden.

Der Sekretär Joseph Miller bei dem Oberbahnamte Nürnberg ist zum Inspektor dortselbst befördert, zu Assessoren bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen sind die Sekretäre bei dieser Stelle Max Gratzl und Aug. Ritter von Reichert, zum Zahlmeister bei der Eisenbahn-Centralkasse ist der Offizial daselbst Max Markl und zu Sekretären bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen sind die Offiziale bei dieser Stelle Karl Thumser und Ludwig Thumbach befördert worden; der Kontroleur der Eisenbahncentralkasse Eugen Schweller in München ist auf Ansuchen unter Anerkennung seiner langjährigen treuen und eifrigen Dienstleistung für immer in den Ruhestand versetzt worden; der Rechnungskommissar Karl Spengruber bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist zum Kontroleur der Eisenbahncentralkasse und der Eisenbahnoffizial Jos. Ströll bei dieser Stelle ist zum Rechnungskommissar daselbst befördert worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 15. Januar cr. kommt der II. Nachtrag zum Lokal-Gütertarif des diesseitigen Verwaltungsbezirks zur Einführung, welcher Uebertuhrgebühren, Platzfrachten, Stättegeld im Verkehre zwischen den Bahnhöfen zu Frankfurt a/M. und Sachsenhausen bezw. den Wasserumschlagsstellen etc. daselbst enthält.

Die Seite 21/22 unter Abschnitt B, A—C des diesseitigen Lokal-Gütertarifs verzeichneten Gebühren für Frankfurt a/M. treten gleichzeitig ausser Kraft.

Soweit durch deren Beseitigung Frachterhöhungen hervorgerufen werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 1. März in Kraft.

Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen des Verwaltungsbezirks und unser Tarifbüreau.

Frankfurt a/M., den 9. Januar 1889. (133)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für Roheisen zur Ausfuhr von den diesseitigen Stationen Amalienhütte, Carlshütte, Fronhausen, Giessen, Laasphe, Lollar, Ludwigshütte und Wilhelmshütte (Lahn) nach den Weser-, Elb- und Emshäfen bestehenden Ausnahmetarifsätze werden mit dem 1. März 1889 aufgehoben.

Hannover, den 12. Januar 1889. (134)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. März l. J. wird der bisherige Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen (mit Ausnahme der Pferde in Stallungswagen) vom 15. August 1881 nebst seinen Nachträgen aufgehoben. An seine Stelle tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Durch diesen neuen Tarif werden neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einzelne Erhöhungen herbeigeführt und die für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen bestehenden direkten Sätze zwischen Langenbrücken, Bischheim b. Strassburg und Strassburg Metzgerthor einerseits und Sächsischen Verbandsstationen andererseits, sowie zwischen Dresden-Alt- und Neustadt und Görlitz einerseits und den Stationen: Ars a. d. Mosel, Bettingen (Grenze), Diedenhofen, Fentsch (Grenze), Forbach, Luxemburg, Noveant (Station und Grenze), Oberhomburg, Stieringen-Wendel und Ulflingen (Grenze) andererseits ohne Ersatz aufgehoben.

Die Station Dresden-Friedrichstadt scheidet aus dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und Königlich Preussischen Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen vom 1. April 1886 aus und geht in den neuen Sächsisch-Südwestdeutschen Tarif über; die Frachtsätze zwischen Dresden-Friedrichstadt und den Stationen: Ars a. d. Mosel, Bettingen (Grenze), Diedenhofen, Fentsch (Grenze), Forbach, Luxemburg, Noveant (Station und Grenze), Oberhomburg, Stieringen-Wendel und Ulflingen (Grenze) werden ebenfalls ohne Ersatz beseitigt.

Der Termin, von welchem an der neue Tarif bei den Verbandsexpeditionen zu erlangen ist, wird noch besonders veröffentlicht. Inzwischen wird auf bezügliche schriftliche Anfrage durch die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung über die Höhe der künftigen Frachtsätze schon jetzt jede gewünschte Auskunft gegeben.

Dresden, den 14. Januar 1889. (135)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 20. Januar d. J. treten für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen Bergwitz und Leipzig (Bayer. Bhf.) direkte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 11. Januar 1889. (136)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Wirkung vom 1. März c. werden die Frachtsätze für Wertheim (Badische Bahn) im Badisch-Bayerischen Gütertarif in der Stückgutklasse und im Spezialtarife A 2, soweit sie billiger sind, als die bezüglichen Sätze für Wertheim (Bayerische Bahn) im Bayerischen Lokal-

tarif vom 1. November 1888, auf die letzteren Sätze erhöht.

München, den 9. Januar 1889. (137)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Die auf Seite 616—619 des Deutsch-Italienischen Gütertarifs (Theil II) vom 1. August 1888 enthaltenen, mit Anmerkung (1) versehenen Schnittsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2 h nach Pontebba transit bleiben bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1889 in Kraft.

München, den 10. Januar 1889. (138)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 11. Dezember v. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der neue Tarif für den Deutsch-Dänischen Verband nunmehr zum Preise von 3 ℳ 40 ₰ (3,00 Kr.) für das Exemplar bei unseren Güterexpeditionen bezogen werden kann.

Altona, den 6. Januar 1889. (139)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. d. Mts. erscheint zu dem am 1. Mai 1888 herausgegebenen **Eisenbahn-Gütertarifbuch für Berlin** der vierte Nachtrag. Derselbe enthält die bis zum genannten Tage im Verkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den übrigen Deutschen Stationen andererseits eingetretenen Aenderungen und Ergänzungen, mit Ausnahme derjenigen, welche den Verkehr mit den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg, der Sächsischen Staatseisenbahnen, der Alt-Damm-Colberger, Breslau-Warschauer, Marienburg-Mlawkaer, Ostpreussischen Süd-, Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn betreffen. Die Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der vorgenannten Eisenbahnverwaltungen sind mit dem 1. d. Mts. aus dem Eisenbahn-Gütertarifbuch für Berlin ausgeschieden und für die Folge aus dem Berlin-Sächsischen bezw. Berlin-Ostdeutschen Gütertarife zu ersehen. Druckexemplare des Nachtrages 4 sind bei den bekannt gegebenen Verkaufsstellen käuflich zu haben.

Berlin, den 11. Januar 1889. (140MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Januar 1889 tritt zu dem Staatsbahn-Gütertarife Bromberg-Hannover der neunte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält anderweite erleichterte Kontrolvorschriften an Stelle der bisherigen für einzelne zur Ausfuhr über See bestimmte Artikel.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 12. Januar 1889. (141)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahn-Verband. Gütertarif Theil I. Vom 1. März dieses Jahres neuen Stils ab werden die in den Tariftabellen I, II und III des Deutsch-Mittelrussischen Artikeltarifs 2 B (Seite 23 bis 30 des zweiten Tarifnachtrages) für die Artikel „Flachs, Flachsheede und Werg" enthaltenen Frachtsätze der Stationen Dziedzitz loco und transito, Jägerndorf loco und transito, Liebau i/Schlesien, Mittelwalde transito, Myslowitz loco und transito, Oderberg loco und transito, Oswiecim loco und transito, Ziegenhals loco und transito aufgehoben.

Die Frachtsätze für die Artikel „Hanf, Hanfheede und Seilergarn" bleiben bestehen.

Bromberg, den 12. Januar 1889. (142)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Hannover-Bayerischen und Ostpreussisch-Bayerischen Verbande, bezw. Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr finden die vom 1. d. Mts. an gültigen, im Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbands-Gütertarif bezw. Seehafen-Ausnahmetarif — Heft 1 und 2 — enthaltenen direkten Tarifsätze für Salzburg, K. K. Stbs., auch Anwendung im Verkehr nach und von Salzburg, K. Bayerische Staatsbahn. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen der Hafenstationen Brake, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg H, Harburg, Lübeck, Nordenhamm und Stettin.

Hannover, den 8. Januar 1889. (143)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona. Am 15. Januar 1889 tritt an Stelle und unter Aufhebung des Staatsbahn-Gütertarifs Elberfeld-Altona vom 1. Juni 1886 nebst Nachträgen ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen ausser den infolge des Fortfalles der Entfernungszuschläge für Flussübergänge u. s. w. eintretenden Frachtermässigungen ein Ausnahmetarif für Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach Büttel und Rendsburg, sowie anderweite Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter zur überseeischen Ausfuhr eingeführt werden. Der Tarif enthält ferner den seit dem 1. Januar 1889 gültigen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.

Elberfeld, 10/1. 89. (144)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 1. April 1886 ist der vom 15. d. Mts. an gültige Nachtrag 22 herausgegeben, welcher die für den Verkehr mit Stationen der neuen Bahnstrecke von Farge nach Vegesack in Anwendung kommenden Frachtsätze enthält. Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen zu haben.

Gleichzeitig sind für die an der genannten neuen Bahnstrecke gelegenen Stationen Blumenthal und Farge direkte Verkehre mit Stationen anderer Bahnen eingerichtet. Das Nähere darüber bezw. über die an diesen direkten Verkehren anzuwendenden Tarifsätze ist in den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Hannover, den 9. Januar 1889. (145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 15. d. Mts. ab wird im Verkehre mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen „Holzwolle" in Wagenladungen von 10 000 kg zu Ausnahmefrachtsätzen in Höhe der Frachtsätze des Spezialtarifs III der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle des Tarifhettes „Theil II" abgefertigt.

Die betreffenden Ausnahmefrachtsätze für Immendingen, Mengen, Pfullendorf und Sigmaringen finden gleichzeitig auch im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen Anwendung.

Köln, den 9. Januar 1889. (146)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbumschlags-Verkehr Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen. Am 1. März 1889 tritt Nachtrag I zum Tarife vom 15. Juni 1888 in Kraft, welcher Zuschlagstabellen und erhöhte Frachtsätze enthalten wird.

Ueber die eintretenden Erhöhungen ertheilt unser Verkehrsbüreau in Dresden-Altstadt, Böhmischer Bahnhof, Flügel C auf Anfrage Auskunft.

Dresden, am 10. Januar 1889. (147)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Für den Verkehr zwischen Büderich, Geldern K. M., Issum, Menzelen, Rüttenscheid, Steele Rh., Straelen und Venlo K. M., Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), einerseits und den Sächsischen Stationen Gera, Gera-Pforten, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz andererseits treten am 15. Januar d. J. ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Dresden, am 8. Januar 1889. (148)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-, Köln (linksrh.)- und Köln (rechtsrh.) etc.-Altona. Am 20. d. Mts. tritt zu dem vom 1. November 1887 ab gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg oder in Wagenladungen von je 10 000 kg der Nachtrag II in Kraft, enthaltend neue Frachtsätze für die Stationen Brokstedt, Lütjensee und Sternschanze (Bahnhof) des Eisenbahndirektionsbezirks Altona, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 12. Januar 1889. (149)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverkehr. Für den Transport von Pack-, Lösch-, Schrenz- und Druckpapier von Chodau (Buschtěhrader Bahn) nach Hamburg transit (zur Weiterbeförderung seewärts) werden bis auf weiteres, längstens bis zur tarifmässigen Durchführung bezw. längstens bis Ende Dezember 1889 nachstehende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege eingeführt:

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5 000 kg, b) 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut

a) 3,13 ℳ } pro
b) 2,85 „ } 100 kg.

Wien, am 12. Januar 1889. (150)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im Anhange zum Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, gültig vom 1. Februar 1887, auf Seite 78 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes VII (für rohes Petroleum) treten mit 1. März 1889 vollständig ausser Kraft, und gelangen von diesem Tage an für den genannten Artikel bei direkter Abfertigung auch bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Taxen der Klasse A zur Anwendung, eventuell findet, wenn dies seitens der Parteien gewünscht wird, Abfertigung von Bahn zu

Bahn nach den Frachtsätzen der bezüglichen Lokaltarife statt.

Wien, am 7. Januar 1889. (151)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. März d. J. an erleiden die Fahrpreise nach London über Calais-Dover in nachstehenden direkten Verkehren infolge Erhöhung der Hafengebühr zu Calais für Einzelreise um 60 ₰ und für Doppelreise um 1,20 ℳ in jeder Wagenklasse eine entsprechende Vertheuerung:

a) im Linksrheinisch-Englischen Verkehre über Herbesthal bezw. Bleyberg,

b) im direkten Verkehre zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der Buschtêhrader Eisenbahn einerseits und der Station London der Englischen Bahnen über Köln-Herbesthal anderseits.

Köln, den 15. Januar 1889. (152)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Gemäss des § 6 der Anlagen D, G und K des revidirten Statuts der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft sind heute die bis zum 1. April 1888 weiter eingelösten Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission 14 Stück, II. Emission 16 Stück mit den dazu gehörigen mit eingelieferten Zinskoupons und Talons verbrannt worden.

Altona, den 2. Januar 1889. (153)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von Ladekrähnen und eisernen Kohlen-Beförderungswagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen

a) 3 Stück eiserne Ladekrähne von 1 000 kg Tragkraft und

b) 16 Stück eiserne Kohlen-Beförderungswagen von 500 kg Fassungsraum

in 3 Loosen beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Ladekrähnen etc." zu den auf Donnerstag, den 24. Januar 1889, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termin an das unterzeichnete Büreau Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 8 Tage.

Breslau, den 10. Januar 1889. (154)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Umbau Bahnhof Bremen. Es sollen öffentlich verdungen werden:

1. die Anstreicherarbeiten für das neue Empfangsgebäude,
2. die Lieferung und Anbringung der Thürbeschläge für dasselbe,
3. die Lieferung und Anbringung von Schieferfussleisten für das Empfangsgebäude und den Personentunnel,
4. die Lieferung und Verlegung des Plattenbelags für die Bahnsteige.

Verdingungstermin: Mittwoch, den 30. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr, auf dem Büreau für den Bahnhofsumbau, woselbst die Verdingungsunterlagen einzusehen und gegen Erstattung von 1 ℳ für Loos 1 und von je 0,5 ℳ für die übrigen Loose zu entnehmen sind.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Bremen, den 14. Januar 1889. (155)

Königliches Eisenbahnbetriebsamt.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Verdingung von Werkstatts-Materialien. Die bis Ende des Rechnungsjahres 1889/90 erforderlichen Werkstatts-Materialien sollen in sechs besonderen Terminen verdungen werden, und zwar:

im 1. Termine am 29. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr: Gruppe I Schmiedeeisen und Eisenbleche; II. Stahl (ausschl. Werkzeugstahl), gussstählerne Spiralfedern, Sprengspringstahl, Stahlblech, verzinntes Blech, Stahl- und Eisendraht; III. Kupfer, Kupferbleche, Kupferrohre, Kupfer- und Messingdraht, Messing- und Zinkblech, Zinn, Antimon, Blei;

im 2. Termine am 30. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr: Gruppe IV Eisen- und Kurzwaaren, messingene Lampenschrauben und Lampenbrenner; Va Kupplungsvorrichtungen, Kupplungen, Zughaken, Bufferkreuze, Bufferstossstangen; Vb Siederohre und eiserne Rohre zu Weichenlaternen; VI. Kohlenschaufeln, Schneckenbohrer, Stemmeisen, Hobeleisen, Feilkloben, Sägeblätter, federnde Unterlagsringe, eiserne Ketten, Feilenhefte, hölzerne Griffe mit messingenen Zwingen, Schleifsteine;

im 3. Termine am 31. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr: Gruppe VII Gummiwaaren; VIII. Leder; IXa Manufaktur- und Leinenwaaren, Damastledder und Wachsparchent, Linoleumteppich, Wachsteppich, Kokosdecken; IXb Seiler-, Posamentier-, Polsterwaaren und Dichtungsmaterialien;

im 4. Termine am 1. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr: Gruppe X Lein- und Terpentinöl, Firnisse, Lacke (ausschl. Lokomotiv-, Kopal-, Kutschen- und Schleiflack), Farben, Chemikalien, Droguen, Bim- und Sandstein, Holzkohlentheer, Talkum, Korkpfropfen, Waschschwämme; XI. einfaches und doppeltes weisses Fensterglas, rothes Glas, Koupeelaternenglocken; XIIa Borstwaaren, Pappen, Glaspapier, Schmirgel, Bleistifte für Tischler; XIIb Holzkohlen, Mahagoni- und Nussbaumholz, Hammerstiele, Stuhlrohr;

im 5. Termine am 4. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr: Radreifen und Eisengusswaaren und

im 6. Termine am 5. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr: Schmiedekohlen und Koaks.

Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen im diesseitigen Büreau, Brüderstrasse Nr. 36 — Zimmer 36 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche, in denen die Gruppennummer anzugeben ist, gegen Einsendung von 50 ₰ für je eine Gruppe unfrankirt bezogen werden. Für die Zeichnungen sind ausserdem, und zwar für Evolutenfedern, komplete Kupplungsvorrichtungen, Bufferstossstangen und Radreifen je 50 ₰ zu entrichten. Die Bezahlung hat in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ zu erfolgen. Angebote sind für jeden Verdingungstermin besonders unter genauer Bezeichnung desselben bis zur festgesetzten Stunde versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem bezügl. Eröffnungstermin.

Breslau, den 12. Januar 1889. (156)

Materialienbüreau.

Verdingung hölzerner Bahnschwellen. Die Lieferung von 24 500 Stück eichenen und 58 000 Stück kiefernen Bahnschwellen soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 29. d. Mts., Vormittags 11 Uhr im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Fürstenwallstrasse Nr. 10. Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Bahnschwellen" eingesandt werden. — Die Bedingungen, welche für die Lieferung massgebend sind, sowie das zu Lieferungsangeboten zu benutzende Formular liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 60 ₰ bezogen werden. Die im Reichsanzeiger vom 29. März v. J. Nr. 85 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auch auf diese Verdingung Anwendung. — Die Zuschlagsfrist läuft am 26 k. Mts. ab. Angebote von weniger als 1 000 Stück auf die einzelnen Loose werden nicht berücksichtigt.

Magdeburg, den 12. Januar 1889. (157)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anlieferung von: 1618 cbm gesprengten Feldsteinen (Granit-Findlingen), oder (Kalk- oder Sand-) Bruchsteinen zum Aufführen von Mauerwerk und von 333 cbm Schottersteinen aus harten Feld- oder Bruchsteinen, oder auch aus hartgebrannten Ziegelsteinbrocken zur Betonbereitung zum Bau der Brücken im Meissethale bezw. über den Kreutzförtsbach und über die Böhme in den Stationen 458 + 87, 463 + 9, 465 + 25, 474 + 79 und 593 + 50 der Eisenbahn-Neubaustrecke von Hannover nach Visselhövede.

Termin: Montag, den 28. Januar 1889, Vormittags 11½ Uhr, im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Stimm in Walsrode. Zeichnungen der Baustellen bezw. der Lagerplätze, Bedingungen u. s. w. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 70 ₰ von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 9. Januar 1889. (158)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Die Anschaffung von 100 offenen, 100 bedeckten Güterwagen und 25 Plattformwagen wird beabsichtigt.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können von dem Sekretariat der unterzeichneten Generaldirektion gegen Ersatz der Selbstkosten bezogen werden.

Angebote für die frei auf eine Württembergische Eisenbahnstation zu liefernden Wagen sind bis zum 26. d. Mts., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift „Wagenlieferung" versehen, bei der Generaldirektion einzureichen.

Stuttgart, den 4. Januar 1889. (159)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Hofacker.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 10 ausrangirten Lokomotiven. Angebote sind bis Freitag, den 25. Januar 1889, Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven" postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstr. 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar oder in Zehnpfennigbriefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. Februar 1889.

Berlin, den 8. Januar 1889. (160)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Stationsbeamter gesucht.

Bei diesseitiger Verwaltung ist die Stelle eines Stationsaufsehers zu besetzen. Diäten während der Probezeit 80 ℳ pro Monat. Anstellung spätestens nach 6 Monaten mit 1000 ℳ pro Jahr und freier Dienstwohnung. Kenntniss des Stations-, Expeditions- und Telegraphendienstes erforderlich. Meldungen mit Zeugnissabschriften an die Betriebs-Direktion der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn in Altona.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 5. 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 36.

Berlin, den 19. Januar 1889.

Inhalt:

Weltzeit und Ortszeit und eine Uhr für gleichzeitige Ablesung beider Zeitangaben.

Die alte Streitfrage über „Weltzeit und Ortszeit" ist zwar zeitweise bisweilen in den Hintergrund getreten, bisher aber noch nicht von der Tagesordnung verschwunden. Letzteres darf auch zunächst nicht erwartet werden, vielmehr werden voraussichtlich noch manche Jahrzehnte dahingehen, ehe in diese Angelegenheit, in welcher verschiedene Ansichten einander gegenüber stehen und mit welcher überdies sehr erhebliche, durch die in Frage kommenden Verhältnisse bedingte Schwierigkeiten verbunden sind, eine erwünschte Klärung gebracht sein wird. Die Eisenbahnverwaltungen sind hierbei bekanntlich sehr wesentlich interessirt und haben wohl Veranlassung, darauf zu achten, dass die etwa zu treffenden Entscheidungen nicht allein durch die wissenschaftlichen Fachgelehrten, die Geographen, Astronomen u. s. w., sondern auch unter sorgfältiger Berücksichtigung der aus den praktischen Verkehrsverhältnissen gewonnenen Erfahrungen herbeigeführt werden.

Wie den Lesern unserer Zeitung bekannt ist, hat die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen neuerdings die Einführung einer einheitlichen Bahnzeit — zunächst lediglich für Oesterreich-Ungarn — wiederum angeregt (vergl. Jahrg. 1888 Nr. 92 S. 856 d. Ztg.) und es erscheint nicht ausgeschlossen, dass sich aus den demgemäss zu erwartenden Erörterungen die Gelegenheit zu einer allgemeineren Behandlung bezw. Wiederaufnahme dieser Angelegenheit ergibt. Es möchte daher angezeigt sein, den gegenwärtigen Stand derselben in Erinnerung zu bringen.

Die zur Berathung der Weltzeitfrage im Oktober 1883 in Rom zusammengetretene internationale Konferenz hatte die astronomische Zeit des Meridians von Greenwich als zweckmässigste Weltzeit gewählt und die Einführung des sogenannten 24 Stundensystems — bei Beginn der Zählung um Mitternacht — empfohlen, wobei jedoch eine allgemeine Verdrängung der Ortszeit zunächst nicht in Aussicht genommen war, sondern lediglich eine Vereinfachung für gewisse wissenschaftliche Zwecke und für den inneren Dienst der grossen Verkehrsanstalten — Eisenbahn, Post und Telegraphie — angestrebt wurde. Behufs weiterer Förderung der Sache, deren endgültige Regelung durch einen internationalen Vertrag vorbehalten war, trat auf die Einladung der Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Oktober 1884 ein Kongress in Washington zusammen, an welchem sich ausser der genannten Regierung offizielle diplomatische und wissenschaftliche Vertreter der Staaten Brasilien, Chili, Columbia, Costarica, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Guatemala, Hawaï, Italien, Japan, Liberia, Mexiko, Niederland, Oesterreich-Ungarn, Paraguay, Russland, St. Domingo, Salvador, Schweden, Schweiz, Spanien, Türkei und Venezuela betheiligten. Mit 21 Stimmen, und zwar gegen die Vorschläge der Vertreter von Brasilien, Frankreich und St. Domingo, wurde auch auf diesem Kongresse die Zeit von Greenwich als Weltzeit gewählt. Mancherlei Nebenumstände, insbesondere die von einzelnen Seiten mit anscheinend übertriebenem Nachdrucke gemachten Versuche, auf die Verdrängung der Ortszeit hinzuarbeiten, trugen jedoch dazu bei, dass den Beschlüssen des Kongresses eine weitere Folge nicht gegeben wurde.

Inzwischen waren die Eisenbahnverwaltungen der Vereinigten Staaten von Nordamerika indessen bereits energisch vorgegangen, die Schwierigkeiten, welche sich auf ihrem grossartigen Bahnnetze ebensowohl für die Verwaltung wie für das Publikum aus der Verschiedenheit der Zeitbestimmung ergaben, thunlichst abzuschwächen, indem in einer im April 1883 zu St. Louis abgehaltenen Konferenz beschlossen war, vom 18. November 1883 ab ein Zeitsystem einzuführen, welches sich nur wenig von dem, durch den Chef der Verkehrsanstalten in Canada, Sandford Fleming, im Jahre 1879 vorgeschlagenen Systeme unterschied. Fleming hatte die Eintheilung des Erdkörpers in 24 Meridianflächen von je 15 Grad geographischer Breite empfohlen, für welche je eine besondere Normalzeit massgebend ist; die Zählung derselben sollte bei dem durch die Beringsstrasse gehenden Meridiane beginnen. An Stelle des letzteren ist von den Eisenbahnverwaltungen jedoch der Meridian von Greenwich als Anfang gewählt und demgemäss sind für Nordamerika fünf Normalzeiten festgesetzt, welche in der Folge von Osten nach Westen nachstehende Bezeichnungen erhalten haben: — 1. Intercolonial time; 2. Eastern time; 3. Central time; 4. Mountain time; 5. Pacific time. Für die betreffenden fünf Meridianflächen gilt in entsprechender Reihenfolge die Zeit des 60., 75., 90., 105. und 120. Grades westlich von Greenwich. Der Zeitunterschied innerhalb des Gebietes der „Intercolonial time" gegen die Zeit von Greenwich beträgt 4 Stunden; derselbe vergrössert sich in den folgenden Abschnitten um je 1 Stunde. Selbstverständlich können diese Normalzeiten an den Grenzen nicht überall aufrecht erhalten werden, sondern sie verschieben sich daselbst je nach Massgabe der örtlichen Verhältnisse bisweilen gegen den Trennungsmeridian. — Das von den Eisenbahnen angenommene System hat sich inzwischen auch sonst fast allgemein in Nordamerika eingebürgert.

Nicht unbemerkt sei im übrigen, dass für die Zeitbestimmung in Schweden bereits seit dem 1. Januar 1879 gleiche Grundsätze wie in Nordamerika massgebend sind. Daselbst gilt die Zeit des um 15 Grad östlicher Breite von Greenwich bezw. um 3 Grad 12 Minuten westlich von Stockholm entfernten Meridians nicht allein für das Eisenbahn- und Telegraphenwesen, sondern überhaupt ganz allgemein.

In Nord- und Mitteldeutschland und in Elsass-Lothringen regeln sich alle für das Publikum bestimmten Angaben nach der mittleren Ortszeit, während bekanntlich für den inneren Eisenbahndienst die Berliner Zeit bestimmend ist. In den meisten sonstigen Europäischen Ländern gilt die Zeit der Hauptstadt (oder auch einer anderen bedeutenden Stadt) für den Eisenbahndienst, und zwar:

in Baden . . . . die Zeit von Karlsruhe,
„ Bayern (Königreich) „ „ „ München,
„ „ (Pfalz) . . . „ „ „ Ludwigshafen (Mannheim),
„ Belgien . . . . . . „ „ „ Brüssel,
„ Dänemark . . . . . „ „ „ Kopenhagen,
„ Frankreich . . . . „ „ „ Paris,
„ Grossbritannien (England, Schottland und Wales) . . . . „ „ „ London,
„ Holland . . . . . „ „ „ Amsterdam,
„ Irland . . . . „ „ „ Dublin,
„ Italien (ausser Sizilien und Sardinien) . „ „ „ Rom,
„ Norwegen . . . . „ „ „ Christiania,
„ Portugal . . . . . „ „ „ Lissabon,
„ Rumänien . . . . „ „ „ Bukarest,
„ Russland . . . . . „ „ „ St. Petersburg bzw. Moskau,
„ der Schweiz . . . „ „ „ Bern,
„ Württemberg . . . „ „ „ Stuttgart.

In Oesterreich-Ungarn ist die Prager Zeit für die westlichen Provinzen und die Budapester Zeit für Ungarn, Galizien und Bosnien, in Sizilien die Zeit von Palermo, in Sardinien die Zeit von Cagliari massgebend.

Erwähnt sei noch, dass von den an dem Kongresse von Washington betheiligten Ländern die daselbst gefassten Beschlüsse nur von Japan berücksichtigt sind. Durch Kaiserlichen Erlass vom 12. Juli 1886 ist für das Land die Zeit des 135. Grades östlicher Breite von Greenwich, also ein Zeitvorsprung von 9 Stunden gegen Greenwich, als Normalzeit festgesetzt, welche seit dem 1. Januar 1888 gilt.

Wir können darauf verzichten, uns an dieser Stelle auf die vielerörterten Vorzüge und Nachtheile der verschiedenen Zeitsysteme einzulassen, da wir in dieser Hinsicht unseren Lesern im wesentlichen nur bekannte Dinge wiederholen würden. Dagegen gestatten wir uns, die Aufmerksamkeit derselben bei dieser Gelegenheit auf eine, von dem Königlichen Hofuhrmacher Ludwig Hoffmann in Berlin hergestellte, gleichzeitig die Weltzeit und die Ortszeit zeigende Uhr zu lenken, welche sich von allen anderweitigen bezüglichen Ausführungen vortheilhaft unterscheidet und zur praktischen Verwendung wohl geeignet erscheint.

Wie aus der beigefügten Abbildung einer derartigen Taschenuhr ersichtlich ist, besitzt dieselbe zwei konzentrische Zifferblätter, von welchen das für die Ortszeit bestimmte innere die gewöhnliche Eintheilung in 12 Stunden hat und das zum Ablesen der Weltzeit bestimmte äussere Zifferblatt in 24 Stunden eingetheilt ist. Um die Ablesung von dem kleinen Zifferblatt nicht durch das Zeigerpaar für die Weltzeit zu stören, ist das letztere unter dem ersteren angebracht und nur ausserhalb desselben sichtbar. Zu beiden Zifferblättern gehört ein einziges Uhrwerk, durch welches beide Minutenzeiger in einer Stunde einmal herumgeführt werden, während eine volle Umdrehung des Stundenzeigers an dem Ortszeit-Zifferblatte binnen 12 Stunden und an dem Weltzeit-Zifferblatte binnen 24 Stunden stattfindet. Die Einrichtung der Uhr gestattet sowohl beide Zeigerpaare zusammen, als auch das kleinere gesondert für die Ortszeit einzustellen. Um die verschiedenen Arten der Zeitangaben thunlichst scharf von einander zu unterscheiden, ist für das Zifferblatt der Ortszeit in üblicher Weise weisser Grund mit schwarzen Ziffern und für das Zifferblatt der Weltzeit schwarzer Grund mit weissen Ziffern gewählt; demgemäss sind die Zeiger bei ersterem dunkel, bei letzterem weiss.

In gleicher Weise wie bei einer Taschenuhr kann diese Anordnung auch bei einer Wanduhr getroffen werden.

Die Aufgabe, welche Herr Ludwig Hoffmann sich gestellt hatte, die gleichzeitige Ablesung der Weltzeit und der Ortszeit derartig leicht und übersichtlich zu gestalten, dass Irrthümer möglichst ausgeschlossen sind, während die Zeigereinrichtung der bisherigen thunlichst gleichen sollte, scheint in der That zweckentsprechend gelöst zu sein. Dieses Zeugniss ist dem Erfinder auch von massgebendster Seite, dem Direktor der Königlichen Sternwarte zu Berlin, Herrn Geheimen Regierungsrath Professor Dr. Förster in anerkennenswerthen Worten ertheilt. Letzterer spricht sich bei dieser Veranlassung übrigens u. a. sehr nachdrücklich zu Gunsten der Zwölf-Theilung des Zifferblattes für die gewöhnlichen bürgerlichen Zeitangaben aus, da bei derselben die Schätzung der Zeitangabe lediglich nach den Neigungswinkeln der beiden Zeiger gegen einander und gegen die Anfangs- oder Nulllage durchaus gesichert sei, während diese Schätzung bei der Vierundzwanzig-Theilung des Zifferblattes nicht hinlänglich genau sein würde. Inwieweit diese Ansicht begründet ist, mag dahingestellt bleiben. Zu erinnern ist jedoch daran, dass die Vierundzwanzig-Theilung im Mittelalter sehr verbreitet gewesen ist und in manchen Gegenden Italiens auch jetzt noch vorhanden sein soll, sowie dass dieselbe sich in Nordamerika einer zunehmenden Beliebtheit zu erfreuen scheint. K—e.

Eisenbahneröffnungen im Deutschen Reich im Jahre 1888.

Im abgelaufenen Jahre 1888 ist das Deutsche Bahnnetz um mehr als tausend Kilometer vergrössert worden, indem etwa 1054,16 km neuer Bahnen in Betrieb gesetzt wurden, von denen 906,63 km unter Staatsverwaltung und 147,53 km unter Privatverwaltung stehen. Sämmtliche neue Linien werden als Nebenbahnen betrieben und sind davon 88 km schmalspurig angelegt. Die neueröffneten Linien, soweit solche uns bekannt geworden, sind folgende:

A. Linien in Staatsbetrieb.

I. Preussische Staatsbahnen.

1. im Direktionsbezirk Berlin.

a) in der Provinz Brandenburg:
Löwenberg-Templin am 1. Mai . . . . 33,08 km
Grunow-Beeskow am 17. Januar . . . . 8,65 „
b) in der Provinz Pommern:
Stralsund-Velgast-Ribnitz am 1. Juli . . . . . 43,33 km
Velgast-Barth am 1. Juli . . . . 11,42 „
c) in der Provinz Posen:
Rokietnice-Pinne am 1. März . . . . 34,31 km
Pinne-Birnbaum am 11. August . . . . 29,00 „

2. im Direktionsbezirk Breslau.

a) in der Provinz Posen:
Lissa i. P.-Jarotschin am 1. Oktober . . . . . 68,60 km
Kankel-Ostrowo am 1. Oktober . . . . 96,90 „
Posen-Posen-Gerberdamm am 1. Oktober . . . 3,04 „
b) in der Provinz Schlesien:
Ziegenhals-Landesgrenze am 26. Februar (unter Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen) . . . . 4,60 km
Gleiwitz(Sosnitza)-Orzesche am 1. Oktober . . 17,61 „

3. im Direktionsbezirk Bromberg.

a) in der Provinz Preussen:
Deutsch-Krone-Callies am 1. September . . . . 44,47 km
Terespol-Schwetz am 1. September . . . . . . 6,19 „
Hohenstein-Soldau am 1. Oktober . . . . . . 52,98 „
b) in der Provinz Posen:
Rogasen-Wongrowitz am 1. Dezember . . . . 18,54 km
Wreschen-Stralkowo am 1. Januar . . . . . 18,46 „

4. im Direktionsbezirk Elberfeld.

Wehbach-Freudenberg am 15. Mai . . . . . . 10,50 km
Hilchenbach-Erndtebrück am 1. Oktober . . . 18,80 „
Wülfrath-Velbert am 1. November . . . . . . 8,50 „
Dahlerau-Beyenburg am 1. November . . . . 5,10 „
Erndtebrück-Leimstruth am 20. Dezember . . . 5,90 „

5. im Direktionsbezirk Frankfurt a/M.

a) in der Provinz Sachsen:
Teutschenthal-Salzmünde am 22. Oktober . . . 8,57 km
b) in der Provinz Hessen-Nassau:
Fulda-Gersfeld am 1. Oktober . . . . 27,40 km

6. im Direktionsbezirk Hannover.

a) in der Provinz Hannover:
Hildesheim-Hoheneggelsen am 16. August . . . 17,40 km
b) in der Provinz Westfalen:
Laasphe-Feudingen am 1. Juli . . . . 9,80 km

7. im Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch).

Adenau-Altenahr am 15. Juli (in der Rheinprovinz) . . . . 17,20 km
Bleialf-St. Vith am 1. Oktober . . . . 15,80 „

8. im Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch).

a) in der Provinz Westfalen:
Dorstfeld-Marten (B. M.) am 1. April . . . . . 3,20 km
b) in der Provinz Hessen-Nassau:
Staffel-Freiendiez-Limburg am 10. Dezember . . 5,30 km

II. Bayerische Staatsbahnen im Kgr. Bayern.*)

Pocking-Passau am 15. Oktober . . . . 34,06 km
Reichenhall-Berchtesgaden am 25. Oktober . . 18,90 „

III. Sächsische Staatsbahnen im Kgr. Sachsen.

Leipzig-Plagwitz-Lindenau am 17. September . . 7,06 km
Mügeln-Nerchau-Trebsen am 1. November . . . 24,00 „
Schönfeld-Geyer am 1 Dezember . . . . . . 9,10 „
letztere beiden Linien schmalspurig.

IV. Oberhessische Staatsbahnen im Grossherzogthum Hessen.

Nidda-Schotten am 26. Mai . . . . 14,18 km
Stockheim-Gedern am 1. Oktober . . . . 18,45 „

V. Oldenburgische Staatsbahnen in Oldenburg.

Essen-Löningen am 12. August . . . . 13,63 km
Vechta-Lohne am 1. September . . . . 7,78 „
Jever-Carolinensiel am 1. September . . . . . 18,12 „

VI. In den Reichslanden.

Hagendingen-Gross-Moyeuvre am 15. November, (unter der Verwaltung der Reichseisenbahnen) 10,18 km

B. Privatbahnlinien.

1. In der Provinz Schleswig:
Bredebro-Lügumkloster der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn am 21. September . . . 9,20 km

2. In der Provinz Hannover:
Grohn-Vegesack-Farge (im Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover) am 31. Dezember . . . . 10,40 km

3. In der Provinz Sachsen:
Goldbeck-Giesenslage am 1. Januar . . . . . 12,70 km

4. In Provinz Westfalen, Kreis Altenaer Schmalspurbahn:
Halver-Schalksmühle am 5. März . . . . . . 9,30 km

5. In Provinz Nassau, Kerkerbachbahn:
Eschenau-Heckholzhausen am 10. Januar . . . 7,00 km

6. In Thüringen und Provinz Sachsen, Werrabahn:
Themar-Schleusingen am 28. Oktober . . . . . 11,00 km

7. In Mecklenburg:
Schwerin-Crivitz, Friedrich Franzbahn am 2. Sept. 24,33 km

8. In Braunschweig:
Mägdesprung-Harzgerode am 1. Juli, schmalspurig . . . . 7,30 km

9. Im Grossherzogthum Hessen:
Hessische Nebenbahnen, Privatbahnen im Betrieb der Centralverwaltung für Sekundärbahnen:
Osthofen-Westhofen am 14. April . . . . . . 6,20 km
Sprendlingen-Wöllstein am 11. Oktober . . . . 5,70 „

10. In Thüringen:
Hildburghausen-Heldburg am 1. Juli, schmalsp. 25,00 km
Heldburg-Friedrichshall am 1. Dezbr., schmalsp. 5,00 „
Tannrode-Kranichfeld am 14. Oktober, Weimar-Blankenhainer Privatbahn, im Betriebe der Centralverwaltung für Sekundärbahnen . . 3,30 „

11. In Bayern:
Sonthofen-Oberstdorf am 1. August, Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Krauss & Co.) in München 13,00 km

12. In Württemberg, Filderbahngesellschaft:
Degerloch-Hohenheim am 12. Dezember, schmalspurig . . . . 8,50 km

Zu den vorstehend aufgeführten Bahnstrecken, abgesehen von der nur dem Güterverkehr in Wagenladungen dienenden Linie unter B 5 (Kerkerbachbahn) kommt noch die am 1. Dezember eröffnete, 3,2 km lange, nur dem Güterverkehr in Wagenladungen dienende Gleisverbindung von Emden nach der Nesserlanderschleuse, sowie die Oberschlesische Schmalspurbahnstrecke Maczejkowitz-Rosaliengrube im Direktionsbezirk Breslau, eröffnet am 10. August, deren Länge uns nicht bekannt ist.

Zu bemerken ist noch, dass am 1. November die 30,5 km lange Strecke Berlin-Zossen der Königl. Preuss. Militär-Eisenbahn, welche bisher nur militärischen Zwecken diente, für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen wurde, die wir als bereits früher in Betrieb stehend hier nicht mit berechnen.

*) Die nachstehend aufgeführten Linien sind im Jahre 1888 provisorisch eröffnet worden; definitiv wurden am 1. Juni 1888 die Linien Neumarkt in der Oberpfalz-Beilngries, 27,06 km, Greisslbach-Freystadt, 9,8 km und Roth-Greding, 39,26 km, eröffnet, welche bereits als im Jahre 1887 provisorisch eröffnet in Nr. 3 v. J. berechnet wurden. Rechnet man die definitiv eröffneten Linien zu, so würden die Bahneröffnungen der Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1888 76,12 km mehr betragen.
Eine in den verschiedensten hiesigen Blättern und in der „Frankf. Ztg." veröffentlichte Zusammenstellung bringt nicht nur diese sämmtlichen definitiven und provisorischen Eröffnungen der Bayerischen Staatsbahnen bei den Bahneröffnungen des Jahres 1888 in Berechnung, sondern gibt auch irrthümlich an, dass die ganze Linie Meseritz-Rokietnice (93,9 km) in 1888 eröffnet worden sei, während die Strecke Meseritz-Birnbaum bereits in 1887 eröffnet wurde und nur die Eröffnung der 34,3 km langen Strecke Rokietnice-Pinne und der 29,0 km langen Strecke Pinne-Birnbaum in das Jahr 1888 fällt; andererseits ist in jener Zusammenstellung die Eröffnung der Strecken Laasphe-Feudingen, Dahlerau-Beyenburg, Erndtebrück-Leimstruth, Posen-Gerberdamm, Bredebro-Lügumkloster, Eschenau-Heckholzhausen und Grohn-Vegesack-Farge in der Gesammtlänge von 50,44 km nicht berücksichtigt worden, wodurch die bei Meseritz zu viel gerechneten 30,6 km theilweise ausgeglichen werden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 134 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 169 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 211 vom 12. d. Mts. an die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Vereins- und Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Annahme des Gütertariftheiles I seitens der Lokalbahnen.

Diejenigen Lokalbahnen, welche bisher den seit dem 1. September 1887 in Kraft stehenden Theil I zu den Gütertarifen der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen noch nicht angenommen haben, wurden vom K. K. Handelsministerium aufgefordert, diesen erwähnten Theil im Interesse der im Tarifwesen anzustrebenden Einheitlichkeit nachträglich anzunehmen. Es sollen auch in Zukunft neu zu eröffnende Lokalbahnen den bezeichneten Tarifbestimmungen im voraus beitreten. Diese Anordnung wird im Erlasse auch damit motivirt, dass sich unter den Lokalbahnen mehrere von grosser kommerzieller Wichtigkeit befinden, an dem Ausbau des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes die Lokalbahnen in überwiegendem Masse betheiligt sind und solche Bahnen auch in der Folge in grösserer Zahl zur Konzessionirung gelangen dürften, indem sonst der Geltungsbereich dieses gemeinschaftlichen Tariftheiles I allmählich eine relative Einschränkung erfahren würde. Es wird schliesslich auf die am 15. November 1888 angeordnete erweiterte Verwahrungshaft der Bahnen für eingetretene Feuerschäden an den in ihren Magazinen lagernden Gütern hingewiesen, welche behufs Vermeidung von Komplikationen mannigfacher Art auch auf die Lokalbahnen auszudehnen ist.

Beförderung von Militärmunition.

Auf Anregung des Reichs-Kriegsministeriums ist eine Aenderung des Punktes 365 der „Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen“ vom Handelsministerium wie folgt angeordnet worden: Kann jedoch in Friedensverhältnissen bei besonderer Dringlichkeit die Aufgabe nicht an den für den Verkehr solcher Züge bestimmten Tagen stattfinden und musste die Beförderung, weil die geringe Menge der Munition die Benutzung eines Separatzuges nicht rechtfertigt, mittelst eines gewöhnlichen Lastzuges erfolgen, so darf dies jedenfalls nur in eigens hierzu bestimmten Wagen geschehen, ausgenommen fertige Metallpatronen, welche auch anderen Gütern zugeladen werden dürfen. Die Bahnverwaltung ist aber dann berechtigt — sofern es sich nicht um den Transport fertiger Metallpatronen handelt — auch bei weniger als 10 t die für eine volle Wagenladung entfallende Gebühr anzusprechen.

Enthebung der Eisenbahnbediensteten vom Landsturmdienste.

Ueber Ansuchen der Direktorenkonferenz haben die K. K. Ministerien für Landesvertheidigung bezw. des Handels die Zustimmung ertheilt, dass die bisher an die vom Landsturme befreiten Bediensteten jährlich ausgefolgten Certifikate zwar entfallen können, dass aber die nach früherer Weisung genau zu verfassenden Verzeichnisse dieser Befreiten von nun an doppelt innerhalb der ersten Hälfte des Monats Januar zu überreichen sind. Das Handelsministerium hat hierbei noch angeordnet, dass die bahnliche Beschäftigung der zu befreienden Landsturmpflichtigen möglichst genau nach der Beschaffenheit ihres Dienstes und nicht blos mit dem allgemeinen Ausdrucke „Arbeiter“ oder „Tagelöhner“ anzugeben und die faktisch Befreiten hiervon in entsprechender Weise zu verständigen sind.

Versicherung gegen Feuerschäden.

Der Staats-Eisenbahnrath hatte in seiner letzten Session an das Handelsministerium das Ersuchen gestellt, dass

1. die Versicherung der auf den Lagerplätzen oder in den Bahnmagazinen auf Gefahr der Parteien lagernden Güter gegen Feuerschäden bis auf die Höhe des Mehrwerthes ausgedehnt werde,
2. die Bestimmungen über die Versicherung der Güter im dermaligen Ausmasse im Wege der Handels- und Gewerbekammern dem verkehrtreibenden Publikum entsprechend bekannt gegeben werden.

Die Bahnverwaltungen wurden nun vom K. K. Handelsministerium eingeladen, über Punkt 1 neuerlich zu berathen und zu Punkt 2 die Abfassung einer entsprechenden, namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen zu publizirenden Kundmachung zu veranlassen, welche von den einzelnen Bahnverwaltungen an die betreffenden Handels- und Gewerbekammern mit dem Ersuchen zu leiten ist, dieselbe dem verkehrtreibenden Publikum bekannt zu geben.

Verhaftung landwehrpflichtiger Eisenbahnbediensteter.

Laut Erlass des K. K. Ministeriums für Landesvertheidigung ist in dem Falle, wenn ein bei einer Verkehrsanstalt Bediensteter Militärpflichtiger des nicht aktiven Standes von der kompetenten Landwehrbehörde im Disziplinarwege mit einer Arreststrafe belegt wird, davon der vorgesetzten Dienstbehörde die vorgeschriebene Mittheilung zu machen. Eine gleiche Mittheilung ist auch dann zu machen, wenn wider einen Offizier des nicht aktiven Standes eine militärgerichtliche Untersuchung verhängt wird und wenn damit die Verwahrungshaft oder ein Wechsel des Aufenthaltes verbunden ist.

Materialbeschaffung der Eisenbahnen.

Der Staats-Eisenbahnrath hatte an die Regierung das Ansuchen gestellt, mit allen ihr zu Gebote stehenden Kräften dahin zu wirken, dass die Eisenbahnen alle erforderlichen Materialien im Inlande beziehen, sowie alle Arbeiten im Inlande vergeben. Das Handelsministerium hat nun an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, womit diese eingeladen werden, auf den bezüglichen Beschluss thunlichst Bedacht zu nehmen. Sodann wird bemerkt: „Unter den dermaligen handelspolitischen Verhältnissen erscheint in der That der Gedanke nahegelegt, bei der Beschaffung des Bedarfes der grossen, zum Theile aus Staatsmitteln unterhaltenen oder unterstützten Transportanstalten vor Allem die heimische Arbeit heranzuziehen. Dieser Gesichtspunkt wird auch von Seite des Handelsministeriums unausgesetzt im Auge behalten. Das Handelsministerium ist bemüht, innerhalb der Grenzen, welche einerseits in dem Ausmasse des durch die Zollgesetzgebung bewilligten Schutzes, andererseits in der nöthigen Vorsorge gegen willkürliche Preissteigerungen der Produzenten gezogen sind, auf die möglichste Berücksichtigung des Inlandes bei dem Bezuge der Ausrüstungsgegenstände der Eisenbahnen hinzuwirken.“ Der Erlass verweist darauf, dass die Staatsbahnen nahezu ihren gesammten Bedarf im Inlande decken und dass bei neu entstehenden Privatbahnen in die Konzessionsbedingnisse eine Bestimmung aufgenommen wird, wonach Fahrbetriebsmittel, Schienen u. s. w. nur dann aus dem Auslande bezogen werden dürfen, wenn vorher nachgewiesen ist, dass gleich günstige Bedingungen seitens inländischer Werke nicht erzielt werden können. Diese Bestimmung werde strenge gehandhabt und auch sonst, soweit der Einfluss der Regierung reicht, zur Geltung gebracht, sie genüge aber nicht, um vollen Einblick in die Sachlage zu erlangen. Um nun Auskunft zu erhalten, in welchem Umfange der Materialbedarf derzeit noch im Auslande gedeckt wird, ladet das Handelsministerium die Privatbahnen ein, über Menge und Geldbedarf der im Jahre 1888 im Auslande beschafften Betriebsmaterialien (Brückenkonstruktionen, Schienen, Fahrbetriebsmittel und Bestandtheile solcher, Signal- und Telegrapheneinrichtungen u. s. w.) unter Angabe des Gesammtbedarfes statistische Nachweisungen aufzustellen und diese bis längstens 31. März 1889 vorzulegen.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Der Handelsminister hat dem Ingenieur Tauber in Wien die Vorkonzession für eine Lokalbahn (Dampftrambahn System Rowan) vom Bahnhof B a d e n der Südbahn-Gesellschaft nach K l a u s e n - L e o p o l d s d o r f ertheilt.

Berechnung der Lieferfristen im Verbandsverkehre.

Da es als unzulässig erscheint, dass durch Abmachungen der Bahnverwaltungen über die Verkehrsbedienung die Interessen des verfrachtenden Publikums nachtheilig beeinflusst werden, so hat die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen einer Bahnverwaltung in einem speziellen Falle folgendes bekanntgegeben. Für die Berechnung der Lieferfristen für solche Relationen, an welchen mehrere Routen betheiligt sind, haben die Distanzen jener Tarifroute massgebend zu sein, auf welcher sich die kürzeste Lieferfrist ergibt. Zur Ermittelung derselben ist nicht nur über die tarifbildende oder die Instradirungsroute, sondern auch über jene Routen zu rechnen, welche in den einzelnen Relationen, obzwar transportberechtigt, für den Verzicht auf die Naturalbedienung in Geld oder durch anderweitige Verkehrszuweisungen entschädigt werden.

Jahresverzeichnisse über die Eröffnungen und Bahnlängen u. s. w.

Die Bahnverwaltungen wurden von der K. K. Generalinspektion aufgefordert, über die im Laufe des Jahres 1888 vorgekommenen Veränderungen in den Bau- und Betriebslängen der betreffenden Bahnen, sowie der neu eröffneten Bahnstrecken und zweiten Gleise, ferner über jene Stationen und Haltestellen, welche neu eröffnet oder geschlossen oder deren Namen verändert wurden, endlich bei welchen die Mitten der Aufnahmegebäude durch Zu-, Um- oder Neubauten eine Veränderung der kilometrischen Lage erlitten haben, die Verzeichnisse unverweilt und in Hinkunft bis 15. Dezember eines jeden Jahres vorzulegen. Die Ausweise über sämmtliche im Betriebe stehenden Schleppbahnen, belegt mit den Planskizzen der zugewachsenen Bahnlinien, sind bis 15. Januar vorzulegen.

Ovationen für den Kommunikationsminister Gabriel Baross.

Von vielen Gemeinden und Korporationen Ungarns erhielt derselbe anlässlich des neuen Jahres die Anerkennung für sein erspriessliches Wirken. So u. a. von der Handelskammer in Kronstadt, welche seine warme Fürsorge für den Verkehr und die Industrie Siebenbürgens mit Dankesworten hervorhebt. Er wurde auch einstimmig zum Ehrenbürger der Stadt Fiume gewählt, von welcher er früher wegen der Delta-Eisenbahn angefeindet wurde. Man erkennt jetzt an, dass in der vom Minister Baross veranlassten Erweiterung des Hafens der Grund für das rasche Emporblühen dieser Stadt zu finden ist.

Verstaatlichung der Ungarisch-Galizischen und der Ungarischen Westbahn.

Der Kommunikationsminister Baross unterbreitete im Abgeordnetenhause nachfolgenden Bericht über diese Verstaatlichung: „Die Ungarische Regierung hat im Einvernehmen mit der Oesterreichischen Regierung beschlossen, die Eisenbahnlinien der Ersten Ungarisch-Galizischen und der Ungarischen Westbahngesellschaften, bezüglich welcher im Hinblick auf ihre geringe Rentabilität ohnehin die Bestimmungen des Gesetzartikels 24 vom Jahre 1883 anzuwenden wären, im Wege der Verstaatlichung in staatlichen Betrieb zu übernehmen. Die in dieser Richtung gepflogenen Verhandlungen konnten nicht so rasch beendigt werden, dass die legislatorischen Vorlagen noch vor dem 1. Januar l. J. hätten gemacht werden können; andererseits hat aber die Regierung es für nöthig gehalten, in der Weise Verfügung zu treffen, dass der Betrieb der genannten Eisenbahnen schon am 1. Januar l. J. durch den Staat übernommen werde. Nachdem aber diese Uebernahme laut der mit den Gesellschaften getroffenen Vereinbarung im Sinne des obigen Gesetzartikels bewerkstelligt werden musste, beehre ich mich, im Sinne des § 1 des genannten Gesetzes und einstweilen, bis ich meine Vorlage sammt detaillirter Motivirung über die Verstaatlichung oder eventuell über die definitive Anwendung des Gesetzartikels 24 vom Jahre 1883 machen könnte, zu berichten, dass ich die auf dem Territorium Ungarns gelegenen Linien der erwähnten Eisenbahngesellschaften am 1. Januar l. J. in staatliche Verwaltung übernommen, und dass ich, indem ich hierzu die nothwendigen provisorischen Verfügungen traf, mit der Betriebsführung der Ungarischen Westbahn die Ungarischen Staatsbahnen, mit dem Betriebe der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn aber die anschliessende Ungarische Nordwestbahn betraut habe.“ Eine andere Zuschrift des Ministers an den Präsidenten des Abgeordnetenhauses theilt mit, dass er den früheren Generaldirektor der Westbahn und Abgeordneten Ritter v. Fakh als provisorischen Regierungsbevollmächtigten mit der Leitung des Betriebes der Ungarischen Strecke der Westbahn betraute.

Eisenbahn-Direktorenkonferenzen.

In der letzten, im Jahre 1888 abgehaltenen gemeinschaftlichen Konferenz der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahndirektoren wurde nach der „N. Fr. Pr.“ zunächst eine Reihe von Anträgen des Tarifkomitees erledigt, wobei in betreff der Einführung des von der Eisenbahntarif-Enquête beantragten einheitlichen Ausnahmetarifes Nr. II für Erze aller Art, Steine, Dünger u. s. w. die Konferenz beschloss, dem Handelsministerium zu berichten, dass der gewünschte Ausnahmetarif als Spezialtarif Nr. 3 im Theile I des allgemeinen Tarifes, jedoch ohne Angaben der Taxen, da in dieser Beziehung eine Uebereinstimmung nicht zu erzielen ist, erscheinen wird. Die Konferenz vereinbarte ferner Massnahmen behufs rechtzeitiger Erstellung der Antheilstabellen zu direkten bezw. Verbandstarifen und beschloss eine Ergänzung des Oesterreichisch-Ungarischen Transportübereinkommens rücksichtlich der Vertheilung der Lieferfristen bei Konkurrenzrouten. Die Bestimmung dieses Transportübereinkommens hinsichtlich der Zinsenpflichtigkeit für Forderungen aus dem Entschädigungsverfahren erhält die folgende Fassung: „Die Verzinsung der von einer regulirenden Verwaltung vorschussweise für Rechnung einer andern Verwaltung bezahlten Entschädigungen beginnt mit dem Tage der Zahlungsanweisung. Für die Zinsenberechnung wird der jeweilige Zinsfuss der Oesterreichisch-Ungarischen Bank für Platzwechsel in Wien angewendet. Forderungen, welche für jeden einzelnen Entschädigungsfall, in jeder Währung für sich weniger als 100 fl., 200 M., 250 Frcs. oder 70 Rbl. betragen, sind zinsenfrei.“ Die von der Ungarischen Eisenbahn-Direktorenkonferenz beantragte Modifizirung der Frachtbriefe hinsichtlich der Gebührenrubriken wurde als nicht opportun erachtet; zur Erreichung des Zweckes dürfte es genügen, wenn in Stationen mit grösserem Verkehre Stampiglien der am häufigsten vorkommenden Bezeichnungen von Nebengebühren angeschafft würden. Ein weiterer Beschluss der Konferenz betraf die Regelung der kommissionellen Umkartirungsaufnahmen. Die Anträge des technischen Komitees, betreffend die Einführung eines einheitlichen elektrischen Interkommunikations-Signals für schnellfahrende Züge und die Aufstellung einer Normalkuppelung für die elektrischen Leitungen dieses Signals, wurden angenommen. Zum Schutze des Bremspersonals gegen Witterungsunbilden sollen in Hinkunft beim Neu- oder Umbaue die Wagen mit gedeckten und von drei Seiten geschlossenen Bremshütten oder mit überdachten Bremsplateaus versehen werden, insofern nicht vollkommen geschlossene Bremssitze zur Anwendung kommen. Der Antrag der Ungarischen Staatsbahnen auf Vereinheitlichung der Bahnzeiten wurde im Prinzipe einstimmig zur Annahme empfohlen; eine Differenz ergab sich nur bezüglich der Frage, ob sogleich die hierzu erforderliche Genehmigung der beiderseitigen Regierungen eingeholt oder der Gegenstand vorerst einem Komitee zur Erwägung aller massgebenden Momente und Ausarbeitung eines vollständigen Operates zugewiesen werden soll. Nach längerer Debatte wurde mit Stimmenmehrheit beschlossen, den im Prinzipe angenommenen Antrag wegen Einführung einer einheitlichen Bahnzeit auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen sogleich den beiderseitigen Ministerien zur Kenntniss zu bringen und um die Genehmigung desselben anzusuchen. Die Konferenz empfiehlt, auf das Ansuchen des Vereins vom Rothen Kreuze einzugehen, den Sendungen dieser Vereine Tarifermässigungen in der Weise zu gewähren, dass diese Begünstigungen sich auf alle jene Länder erstrecken sollen, welche die Genfer Konvention angenommen haben. Dieselben Begünstigungen sollen auch den, den gleichen wohlthätigen Zweck verfolgenden Instituten des Vereins vom Weissen Kreuze und des Deutschen Ritterordens, wenn sie dies ansuchen, zugestanden werden. In der hierauf abgehaltenen Konferenz der Oesterreichischen Eisenbahndirektoren wurde zunächst der Bericht, betreffend die Kosten der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte pro 1887/88 genehmigt, der Ueberwachungsausschuss dieser Schule wiedergewählt und eine Prüfungskommission für den Jahrgang 1887/88 nominirt. Einer Einladung der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer entsprechend, wird der Beitritt zu dem Schiedsgerichte für Streitigkeiten aus dem Transportgeschäfte auf weitere fünf Jahre empfohlen und es den betreffenden Bahnverwaltungen überlassen, einzeln der Handelskammer den Beitritt bekannt zu geben. Ein Bericht des Juristenkomitees rücksichtlich der Wahlberechtigung der Prokuristen von Aktienunternehmungen in die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer gibt der Ansicht Ausdruck, dass in dem vorliegenden Falle, durch welchen die Frage der Wahlberechtigung hervorgerufen wurde, keine Veranlassung zu einem gemeinsamen Schritte gegeben sei, und dass es jederzeit lediglich Sache der in die Listen der Wahlberechtigten der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer nicht aufgenommenen wahlberechtigten Vorstände oder Direktoren der Eisenbahnverwaltungen sein werde, dass ihnen zustehende Wahlrecht persönlich und rechtzeitig nach § 8 des Gesetzes vom 29. Juni 1868 zu reklamiren. Gegen diese Ansicht des Juristenkomitees wurde seitens der Direktorenkonferenz keine Einwendung erhoben.

Herabminderung von Frachttarifen auf der Aussig-Teplitzer Bahn.

Anlässlich der in den letzten Jahren zu Tage getretenen, besonders günstigen Betriebsergebnisse der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, in deren Folge das Reinerträgniss pro 1887 die 15 pCt. Verzinsung des Aktienkapitals überschritten hatte, sah sich das Handelsministerium im Sinne der Konzessionsurkunde dieser Bahn veranlasst, auf eine entsprechende Herabminderung der Fahr- und Frachttarife hinzuweisen. Die in dieser Richtung mit der Bahnverwaltung gepflogenen Verhandlungen haben zu dem Resultate geführt, dass seitens der letzteren theils Erleichterungen und Zugeständnisse rücksichtlich des Anschlussverkehrs an die Oesterreichischen Staatsbahnen, theils Tarifermässigungen und sonstige Begünstigungen bezüglich des Per-

sonen- und Güterverkehrs gewährt wurden. Im Personenverkehr gelangen Arbeiterkarten und das Werthmarkensystem unter analoger Anwendung der auf den Staatsbahnen bestehenden diesbezüglichen Bestimmungen zur Einführung. Im Güterverkehr wurden die auf den Linien der Staatsbahnen gültigen allgemeinen Ausnahmetarife übernommen und sind diese bereits in dem vom 1. Januar 1889 zur Einführung gebrachten Nachtrag IX zum Lokalgüterverkehr enthalten. Von Artikeln, welche hierdurch nicht unwesentliche Tarifermässigungen erfuhren, sind hervorzuheben: Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Erze, Kalk, Holzkohle, Erdharze, Blei, Bier, Mineralwässer, Zuckerrüben und Zuckerrübenabfälle. Ferner wird auf Grund eines diesbezüglich mit der Generaldirektion der Staatsbahnen getroffenen Abkommens die Lokalauf- und Abgabe in den Stationen Dux und Brüx der Aussig-Teplitzer Bahn im Verkehr nach den Linien der Staatsbahnen zugelassen. Die Schleppbahngebühren von den bei Dux, Brüx und Bilin gelegenen Schachten werden rücksichtlich des Uebergangsverkehrs nach den Linien der Staatsbahnen gleichfalls einer entsprechenden Regulirung unterzogen.

Beleihung von Getreidetransporten.

Die Galizische Carl Ludwigbahn hat mit der Wiener Unionbank ein Uebereinkommen getroffen, nach welchem die aus Russland auf derselben anlangenden Getreidesendungen bis zu 80 pCt. ihres jeweiligen Marktwerthes von der Bank beliehen werden. Für diese Beleihungsgeschäfte erhält die Unionbank 6 pCt. Provision. Vorläufig soll diese Neuerung versuchsweise in Podwoloczyska eingeführt werden.

Obsttransport aus Italien.

Eine Deputation von Obstgrosshändlern sprach beim Generaldirektor der Südbahn vor, um nachstehende Wünsche vorzutragen: 1. Einführung eines Zuges vom 15. Mai bis 15 September für Obst- und Gemüsetransporte als Eilgut in der Strecke Cormons-Wien, welcher dieselbe etwa binnen 52 Stunden zurücklegt und um 6—7 Uhr Abends in Wien ankommt; 2. Beistellung ventilirbarer Wagen; 3. Erstellung eines ermässigten Spezialtarifes für derlei Transporte als Eilgut; 4. Verlegung der Eilgutabgabe für Obst- und Gemüsesendungen, welche mit dem unter Punkt 1 bezeichneten Zuge anlangen, von Meidling nach Matzleinsdorf. Der Herr Generaldirektor sagte in freundlicher Weise die möglichste Berücksichtigung dieser Wünsche zu.

Militärischer Werth der Eisenbahnen.

Ueber dieses Thema hielt der Oberst und Chef des Eisenbahnbüreaus im Reichs-Kriegsministerium Emil Ritter v. Guttenberg im Eisenbahnklub einen insbesondere von hervorragenden Militärpersonen stark besuchten und mit Beifall aufgenommenen Vortrag. In dessen Eingange wies Redner darauf hin, mit welchen unendlichen Schwierigkeiten, Kosten und Zeitverlusten vor der Erfindung der Eisenbahnen der Marsch der in den Krieg ziehenden Truppen verbunden war. Heute ermögliche eine richtige Kriegspolitik, dem Feind an den bedrohten Grenzen zuvorzukommen, je dichter das Netz der dahin führenden Bahnrouten sich gestaltet. In dieser Beziehung sei die Wichtigkeit der Neben- und Lokalbahnen noch nicht genug gewürdigt. Die rasche Mobilisirung, die Zweckmässigkeit des strategischen Aufmarsches und die Beherrschung des Operationsgebietes sei nur durch einen wohlorganisirten Eisenbahnbetrieb möglich. Was dieser zu leisten vermöge, hat der Deutsch-Französische Krieg im Jahre 1870 bewiesen, wo Deutschland in wenigen Tagen den Aufmarsch an die Französische Grenze bewerkstelligte. Dieses Reich fährt in der Vervollständigung seines Bahnnetzes stetig fort; mit seinen Fahrbetriebsmitteln könnte es mehr als ¾ seiner Armee auf einmal befördern, was bei uns kaum mit ⅓ der Fall wäre. Redner stellte nun eine Reihe von Forderungen aus militärischen Gesichtspunkten bezüglich der Eisenbahnen auf, deren Personal auch militärisch geschult sein soll. Der vollständige Vortrag ist in der Eisenbahnzeitung und in der Zeitschr. f. Eisenb. u. Schiff. erschienen. Die Zeit der Festungen sei vorüber, die Bahnlinien müssen, so wie es Russland thut, insbesondere gegen die Grenze hin vermehrt werden. Endlich betonte er die nothwendige Einheitlichkeit der Militärsprache besonders in Oesterreich, weil sonst im Ernstfalle die grössten Verwirrungen und somit Niederlagen unausbleiblich seien.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Von den 98,1 Mill. Gulden, welche am 1. Januar an Oesterreichisch-Ungarischen Werthpapieren fällig wurden, muss ein grosser Theil der Börse zugeflossen sein, da die Klagen über Geldknappheit aufgehört haben. So finden sich auch Bahnen im Fahrwasser der Hausse. Namentlich stiegen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2485), Carl Ludwigbahn (207,75) und Staatsbahn (258,80) ohne bekannten Grund; Nordwestbahn (173,75) und Elbethalbahn (199,75), welche eine Mehreinnahme von 438 104 fl. resp. von etwa 200 000 fl. zeigen, so dass die Dividende der Elbethalbahn auf 10 fl. geschätzt wird; desgleichen Kaschau-Oderberger Bahn (151,75), welcher die Prioritätenkonversion von der Oesterreichischen Regierung bewilligt wurde, während eine solche bei der Südbahn (102,50) auf Schwierigkeiten stösst.

Amerikanische Mittheilungen.

Verweigerung einer Konzession.

Im Staate Massachusetts hat nach einem neueren Gesetz die Eisenbahnkommission desselben darüber zu entscheiden, ob ein Bahnbau, zu dessen Ausführung die Erlaubniss bei ihr nachgesucht wird, für die öffentliche Wohlfahrt und Annehmlichkeit nothwendig ist und sie kann, bei Verneinung dieser Frage, die Erlaubniss verweigern. Da im allgemeinen bisher in den Vereinigten Staaten nach dem Grundsatze verfahren ist, keinem beabsichtigten Bahnbau ein Hinderniss in den Weg zu legen, so ist es sehr bemerkenswerth, dass, wie die „Railr. Gaz.“ mittheilt, diese Kommission zum erstenmal von ihrer Befugniss Gebrauch gemacht hat.

Es war nämlich für den Bau eines kleinen Verbindungsstückes zwischen Attleboro und Walpole (beides Stationen sowohl der Old Colonie als auch der Newyork und Newengland Bahn) unter Berührung der Städte Nord-Attleboro, Wrentham und Norfolk, einerseits von der Old Colonie Bahn, andererseits von einer Vereinigung, welche eine neue Eisenbahngesellschaft zu gründen beabsichtigte, die Konzession erbeten; diese ist aber nur der Old Colonie Eisenbahngesellschaft ertheilt, der neu zu bildenden Gesellschaft dagegen versagt worden.

Als Begründung wird angeführt, dass nach der Absicht des Gesetzes der Bau von Parallelbahnen möglichst verhindert werden solle und daher in diesem Falle diejenige der beiden Linien ausgewählt sei, welche — nach der näheren Ausführung in der Entscheidung — die für das allgemeine Wohl vortheilhafteste sei; in Betracht komme ausserdem, dass die schon bestehende Eisenbahngesellschaft um 10—20 pCt. billiger bauen und die erforderlichen Geldmittel sich zu einem niedrigeren Prozentsatz (4 pCt.) beschaffen könne, als die neu zu bildende Gesellschaft u. s. w.

Wenn es auch im vorliegenden Fall sich nur um eine kurze unbedeutende Strecke handelt, so dürfte derselbe doch als nachahmungswerthes Beispiel für grössere Verhältnisse dienen und dadurch der Kapitalvergeudung durch unnütze Doppelbauten entgegen getreten werden.

Elektrizität auf der Newyorker Hochbahn.

Am 5. Dezember fand unter Betheiligung zahlreicher eingeladener Gäste eine Probefahrt mit dem elektrischen Motor „Benjamin Franklin“ statt. Derselbe war von Daft & Co. seit der ersten vor mehreren Monaten unternommenen Versuchsfahrt gemäss den Anforderungen der Bahnverwaltung umgeändert worden und hat ein Gewicht von 9 t, ist also etwa halb so schwer, wie die im Dienst befindlichen Lokomotiven. Obwohl die angehängten 4 Wagen nur zum Theil besetzt waren, konnte der Motor doch nicht die Schnelligkeit und Genauigkeit der Lokomotive erreichen. Auf der Rundfahrt von der 14. zur 15. Strasse auf der 9. Avenuelinie lief der Motor zwar ruhig, es mangelte ihm aber zur Ueberwindung der Steigungen an Kraft und Adhäsion. Es erscheint hiernach nicht räthlich, die Elektrizität für den Betrieb anzuwenden, namentlich auch schon deshalb, weil man damit von der Wirksamkeit einer Centralstation für alle Züge dieser Abtheilung abhängig werden würde, an Stelle eines unabhängigen Motors für jeden einzelnen Zug.

Tarifkriege.

Schon seit Anfang des Jahres 1888 bestehen wiederum, trotz — theilweise gewiss infolge — des den Abschluss von Verkehrsverträgen (pools) verbietenden Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes zwischen den Bahnen verschiedener sehr umfangreicher Verkehrsgebiete erbitterte Fehden um den Antheil an den Personen- und Güterbeförderungen, besonders zwischen dem Osten und Westen und zwischen allen Wettbewerbspunkten der Weststaaten. Die Ursache hiervon ist im allgemeinen in der grossen Anzahl der in den letzten Jahren im Westen neu eröffneten Bahnen zu suchen, welche natürlich sich mit allen Mitteln eine Betheiligung an dem grossen Durchgangsverkehr zu verschaffen streben. Von den im Jahre 1886 gebauten 12 800 Meilen entfielen etwa 3 150 Meilen auf sechs nordwestliche und etwa 5 150 Meilen auf südwestliche Staaten, zusammen 8 300 Meilen oder ungefähr 66 pCt. des gesammten Eisenbahnbaues. Während es z. B. noch vor wenigen Jahren nur drei Eisenbahnlinien zwischen Chicago und St. Paul gab, bestehen jetzt deren sieben und häufig genug treten die neuen Linien ihr Geschäft damit an, dass sie die bestehenden Strecken in den Beförderungspreisen erheblich unterbieten, um so überhaupt erst zu einer Betheiligung an den Durchgangstransporten zu gelangen.

Ueber die bedeutendsten dieser Kämpfe wollen wir, hauptsächlich gestützt auf die verschiedenen, von der „Railr. Gaz." gebrachten Meldungen, das Folgende mittheilen.

Im Personenverkehr begann der Streit im Frühjahr 1888 um die Einwandererbeförderung von der Ostküste, besonders von Newyork, nach dem Westen. Die grossen Durchgangs- (s. g. Trunk-) Bahnen unterhielten seit mehreren Jahren in Castle Garden, der Landungsstelle im Newyorker Hafen für die überseeischen Dampfer, eine gemeinsame Abfertigungsstelle für Einwanderer, durch welche sie thatsächlich ein Monopol ausübten. Die Baltimore und Ohio Eisenbahn aber, unzufrieden mit dem hierbei ihr zufallenden geringen Antheil, sowie auch einige andere Gesellschaften, stellten ausserhalb jener Verkaufsstelle Agenten (runners) auf, um Einwanderer, welche noch keine Fahrkarten gelöst hatten, für ihre Bahnstrecken abzufangen. Auch in den Kosthäusern und an Bord der Dampfer vor der Ausschiffung liessen sie durch solche Agenten wirken und es gelang ihnen auf diese Weise, zahlreiche Einwanderer zu gewinnen. Die Fahrpreise wurden hierbei natürlich gewaltig heruntergedrückt, anfänglich nur unter der Hand durch Gewährung von „Kommissionen" an die Dampfer und die Kosthausinhaber u. s. w., später aber ganz öffentlich, so dass für die etwa 1450 km lange Strecke Newyork, bezw. Boston-Chicago der Fahrpreis für Einwanderer von dem gewöhnlichen Betrage von 13 D. nach und nach auf 8, später 5, ja 4 D. herabging, uud selbst von diesen Preisen scheinen noch „Kommissionen" von 1½ bis 2 D. gewährt worden zu sein, sogar von solchen Bahnen, welche die Zahlung solcher Vergütigungen, als die gewöhnliche Ursache von Tarifkämpfen, früher nachdrücklich bekämpft hatten.

Auch das Unterlassen der Verwiegung des Einwanderergepäcks bezw. die Nichterhebung der Gepäckfracht wendete man als Zugmittel an. Noch im Dezember v. J. bestand der Fahrpreis von 5 D. und es ist einstweilen nicht abzusehen, wann und auf welche Weise dieser Kampf beendet werden wird.

Bei dem übrigen Personenverkehr lag die Ursache der Kämpfe vorzugsweise in den auf verschiedenen ausgedehnten Bahngebieten erfolgten bedeutenden Preisermässigungen für Rundreise- bezw. Ausflugkarten zum Besuch von Festlichkeiten oder Sehenswürdigkeiten (z. B. nach dem „grossen Armeelager" in Columbus, O., oder zum Präsidentenempfang in St. Louis und Chicago), oder auch nach Sommeraufenthaltsorten u. s. w. Es war nichts Ungewöhnliches, dass die an sich schon ermässigten gewöhnlichen Rundfahrtpreise um 30—50 pCt. und mehr herabgeworfen wurden (abgesehen von den ausserdem den „Scalpern" gewährten „Kommissionen"); am ärgsten trieb es aber wohl die Canada & Atlantic Eisenbahn, welche im Wettbewerb gegen die Canada Pacificbahn am 1. Oktober in Ottawa (Ont.) Rundreisekarten nach Newyork — gerade Entfernung etwa 600 km — für 1 D. ausbieten liess. Als freilich hierdurch ein ungeheurer Andrang an den Schaltern entstand, sah sie sich genöthigt, die Ausgabe der ermässigten Karten auf eine bestimmte Anzahl zu beschränken.

Die Fahrpreise zu einfachen Fahrten wurden theils durch diese umfangreichen, offenen und versteckten Preisherabsetzungen für Rundfahrten, theils durch andere Ursachen ebenfalls in vielen Gegenden erheblich heruntergedrückt, namentlich auf den verschiedenen Linien zwischen St. Louis und Newyork, zwischen Chicago und den Plätzen am Missourifluss und überhaupt im Gebiete des Westens, nordwärts wie südwärts. Eine Folge dieser hin- und herwogenden Kämpfe ist auch die Auflösung, Umwandlung oder Lockerung grosser Eisenbahnverbände, wie des Nordwestlichen Personenverkehrs- und des Centralverkehrs-Verbandes u. s. w. gewesen.

In einzelnen Gebieten, z. B. auf der Linie St. Louis-Newyork und im Nordwesten sind im Oktober und November durch gemeinsames Einvernehmen der betheiligten Verwaltungen die früheren regelmässigen Preise mit unwesentlichen Abänderungen wieder hergestellt, — ob auf längere Zeit, ist sehr fraglich. Bemerkenswerth ist hierbei, dass bei derartigen Vereinbarungen der Einheitssatz für 1000 Meilenbillets — bei sechsmonatlicher Gültigkeitsdauer — auf 2½ Cts. für die Meile (= 6,6 ₰ für das Kilometer) festgehalten ist, während bei den verschiedenen Kämpfen Einheitssätze von 1 Ct. (= 2,64 ₰ für das Kilometer) und noch niedrigere, vorkamen.

Was die übrigen Verkehrszweige betrifft, so waren während eines grossen Theiles des Jahres zunächst die Transporte von lebendem Vieh und, damit zusammenhängend, von zubereitetem Fleisch (dressed beef, meat) Gegenstand heftigster Kämpfe in umfangreichen Theilen des Bundesgebiets. Als Kampfmittel dienten dabei nicht allein Frachtermässigungen, welche stellenweise bis zu 66⅔ pCt. betrugen, sondern auch Begünstigungen bezüglich der Wagengestellung. Zur Viehbeförderung wurden von einzelnen Verwaltungen ungewöhnlich grosse Wagen verwendet, und dies führte von anderen Seiten zu dem Bestreben, Vereinigungen zu bilden, welche Viehfrachten nicht mehr, wie bisher allgemein geschehen, nach Wagenladungen, sondern nur nach dem Gewicht berechnen lassen. Diese Bestrebungen dürften jedoch, mit Rücksicht auf die Ausführungsschwierigkeiten, kaum von dauerndem Erfolg sein. Beim Fleischtransport spielte die Gestellung von Kühlwagen eine besondere Rolle.

Anfang Dezember ist in Bezug auf die Wiedererhöhung der Frachten für Fleisch eine Verständigung zwischen den Hauptbetheiligten erzielt, wogegen die Verwirrung in den Viehfrachten fortdauerte.

Beim Güterverkehr traten, wie üblich, die Frachten für Kornfrüchte, Mehl und andere Lebensmittel (provisions) im Versande vom Westen nach dem Osten in den Vordergrund; doch waren auch die Güterbeförderungen vom Osten nach Westen, sowie im Innern, besonders in den Westbezirken, endlich von Chicago und gleichartigen Binnenplätzen nach Pacificstationen Gegenstand der heftigsten Tarifkämpfe. Zum ersten Male wirken auch die neu hergestellten direkten Frachtsätze für Kornfrüchte und Mehl nach Europäischen Häfen (von Chicago u. s. w. nach Glasgow, Antwerpen u. s. w.) ein, über welche sich übrigens der Newyorker Handelsstand, dessen Vermittelung durch derartige direkte Abmachungen entbehrlich wird, bei den Bundes-Eisenbahnkommissaren wegen der hierbei von den Bahnen zugestandenen Ermässigungen — angeblich bis 50 pCt. gegen die gewöhnlichen Frachten — beschwert hat.

In neuester Zeit sind zwar in gewissen Bezirken des Nord- und Südwestens Friedensschlüsse erfolgt, auf anderen Gebieten z. B. beim Transport vom Osten nach dem Westen haben aber wieder Frachtherabsetzungen um 33—50 pCt. stattgefunden, weil einzelne Bahnverwaltungen die Erfahrung gemacht haben wollen, dass von ihren Nebenbuhlern, besonders den sogenannten schwachen Bahnen, allerhand geheime Mittel wie unrichtige Gewichtsangabe, Uebernahme der Löhne der Absender auf die Bahnkasse u. dgl., zum Nachtheil der ersteren angewendet sind.

Verschiedentlich haben aber die Wettkämpfe auch zu Verbesserungen in den Beförderungseinrichtungen geführt, zum Beispiel zur Einrichtung schnellfahrender Güterzüge oder wenigstens durchgehender Stückgutwagen zwischen entfernt gelegenen Handelsplätzen; u. a. ist die Beförderung von Gütern von Newyork nach Chicago auf der kürzesten Linie binnen 4½ Tagen verabredet und inzwischen wohl zur Ausführung gekommen.

Es bedarf keiner weiteren Ausführung, dass durch die, vorher nur in flüchtigen Umrissen angedeuteten Kämpfe, erhebliche Einnahmeausfälle entstanden sind, welche sich bei den demnächstigen Jahresabschlüssen der verschiedenen betheiligten Bahnen aufs Empfindlichste fühlbar machen werden; gleichwohl ist eine Aenderung dieser Verhältnisse zum Besseren nicht abzusehen. Vorschläge, wie der von der „Evening Post" gemachte: Eisenbahnräthe nach Europäischem Muster einzuführen, um grössere Stetigkeit in das Transportgeschäft zu bringen, erweisen sich theils als nicht durchführbar, theils als nicht Erfolg versprechend. H.

Vom Panamakanal.

Die Panamakanalfrage nimmt selbstverständlich das Interesse zahlreicher Kreise fortdauernd in lebhaftester Weise in Anspruch. Von bemerkenswerthen Vorkommnissen, welche in Bezug auf diese Angelegenheit seit unseren letzten in Nr. 101 S. 949 des vorigen Jahrganges dieser Zeitung erstatteten Berichte zu verzeichnen sind, erwähnen wir zunächst eine Aeusserung des Gouverneurs des Crédit foncier, Christophle, welchem von verschiedenen Seiten der Vorwurf gemacht war, dass er dem Panamaunternehmen abgeneigt gewesen und an der gegenwärtigen kritischen Lage desselben nicht unschuldig sei. Derselbe hat sich einem Mitarbeiter des „Gaulois" gegenüber in dieser Hinsicht etwa folgendermassen ausgesprochen:

„Das ist ein Irrthum, ja eine Niederträchtigkeit. Was man dem Crédit foncier hauptsächlich nachträgt, das ist der Umstand, dass er niemals seinen Schalter für Emissionen der Panamagesellschaft hergeben wollte. Das ist allerdings richtig. Als man das erste Mal an mich das Ansinnen stellte, die Emissionen des Panamaunternehmens an unseren Schaltern besorgen zu lassen, nahm ich Rücksprache mit dem Verwaltungsrathe und gab infolge dessen einen ablehnenden Bescheid. Es ist in der That eine unantastbare Regel des Crédit foncier, der selbst Anleihen ausschreibt, dass diese Anstalt ihre Schalter nur für ihre eigenen Emissionen oder dann öffnen darf, wenn es sich um Geschäfte handelt, welche der Staat offen und offiziell empfiehlt. Dann hatte ich keine Gelegenheit mehr, mich mit dem Panamaunternehmen zu beschäftigen, bis dessen Lage sich schwierig gestaltete und Herr v. Lesseps sich bei mir Rath holte über die geeignetste Art, von neuem den öffentlichen Kredit in Anspruch zu nehmen. Schon damals rieth ich in der Ueberzeugung, dass der Kredit der Gesellschaft erschüt-

tert war, Herrn v. Lesseps das Verfahren, welches in mehreren Ländern, in Spanien, hauptsächlich in Amerika, und wie ich glaube, unlängst auch in Dänemark geübt ist, nämlich Prioritäten zu schaffen. Wenn dies auch hart schien für den Inhaber der ersten Aktien und Obligationen, so war es berechtigt und ein guter Verwaltungsakt, da man mit Hilfe bevorzugter Obligationen das Pfand der ersten Unterzeichner rettete. Herr v. Lesseps glaubte aber, seine Ehre gebiete ihm, nicht an den Interessen seiner Aktionäre zu rühren. Diese Gesinnung ist achtenswerth, und ich werfe mich nicht zum Richter auf. Man meinte nun, Loosobligationen wären geeignet, der Panamagesellschaft die Kapitalien zu verschaffen, deren sie zur Vollendung ihres Werkes bedurfte. Von Herrn v. Lesseps hierüber zu Rathe gezogen, verhehlte ich ihm nicht, dass ich den Gedanken für unzureichend hielt. Auch erwartete ich, dass die Kammer die Erlaubniss zur Emission von Loosen nicht ertheilen würde; aber hierin habe ich mich geirrt. Man gefällt sich in der Behauptung, ich hätte einem Gefühle der Eifersucht gehorcht, weil ich es ungern sah, dass ein anderes Unternehmen dasselbe Vorrecht genoss, welches bisher nur dem Crédit foncier bewilligt worden war; aber man beurtheilt uns falsch. Der beste Beweis, dass Herr v. Lesseps selbst mir keinen Groll gegen sein Unternehmen zutraute, liegt in der Thatsache, dass er den Crédit foncier vor einigen Monaten bat, das Garantiekapital seiner letzten Anleihe in Verwahrung zu nehmen. Als ich dem Verwaltungsrath die Vorschläge des Herrn v. Lesseps unterbreitete, stiess ich auf einen lebhaften Widerstand, und es bedurfte meines ganzen Einflusses, um die Sache durchzusetzen. Sie sehen also, dass, wenn ich dem Panamaunternehmen abgeneigt war, ich alles gethan habe, um ihm beizustehen, und meine Rolle übrigens hauptsächlich die eines Rathgebers war."

In einer, noch in den letzten Tagen des vergangenen Jahres abgehaltenen, zahlreich besuchten Versammlung von Aktien- und Obligationeninhabern des Panamaunternehmens ist unter dem lebhaften Beifalle der Anwesenden einstimmig folgender Beschluss gefasst: Die Versammlung spricht ihr Vertrauen auf Lesseps aus, ist entschlossen, bis zur Eröffnung des Kanals für die grosse Schifffahrt auf die Bezahlung der Koupons und auf Tilgung des Anlagekapitals zu verzichten, und beschliesst, dass, um den ersten Inhabern von Panamaobligationen die Vortheile des Unternehmens zu erhalten, unter Mitwirkung aller Interessenten eine Verständigung über die schleunige Beschaffung des zur Vollendung des Werkes nothwendigen Kapitals stattfinden muss. Den Provinzialkomitees und der Presse, welche für das Werk so warm eingetreten, wurde im übrigen der Dank der Versammlung ausgesprochen.

Vor wenigen Tagen ist ferner ein bemerkenswerther Beschluss gefasst, um die Fortsetzung der Arbeiten zu sichern und die Interessen der Titelinhaber zu wahren. Infolge einer langen Konferenz der Aktien- und Obligationeninhaber wurde an Herrn v. Lesseps ein Schreiben gerichtet mit der Bitte, er möchte das Präsidium einer neuen Gesellschaft annehmen, welche, aus Inhabern der neuen Titel gebildet, das Unternehmen den Händen der alten Gesellschaft entnehmen und die Fortsetzung der Arbeiten sichern will. Die neue Gesellschaft soll angeblich mit einem Kapital von 75 Millionen, welches in Aktien von 500 Frcs. emittirt werden soll, gegründet werden. Diese Aktien bleiben den jetzigen Aktien- und Obligationeninhabern vorbehalten, um so den Nutzen denen zu erhalten, welche die ersten Fonds geliefert haben. Um die ununterbrochene Fortsetzung der Arbeiten des Kanals zu ermöglichen, wird die Gesellschaft eine Obligationenanleihe aufnehmen, aber von dem Publikum nur in dem Masse Geld verlangen, als sie dessen bedarf, so dass die Einzahlungen 20 Frcs. monatlich oder sogar weniger, wenn es möglich wäre, nicht übersteigen. Nach der Vollendung des Kanals wird die neue Gesellschaft nur 8 pCt. des Reingewinnes für sich in Anspruch nehmen; die übrigen 92 pCt. sollen dazu dienen, die Titelinhaber der alten Gesellschaft zu entschädigen.

Diesem Beschlusse gemäss, sollte durch die Veröffentlichung eines bezüglichen Rundschreibens die Bildung der neuen Gesellschaft thunlichst beschleunigt werden.

Inzwischen hat man nun auch in den Vereinigten Staaten von Amerika zu der, durch die entstandenen Schwierigkeiten geschaffenen Lage des Panamaunternehmens Stellung genommen. Die Vereinigten Staaten haben dasselbe von jeher mit einigem Misstrauen betrachtet und stets befürchtet, dass die Französische Regierung eines Tages genöthigt werden könnte, das Unternehmen unter ihren besonderen Schutz zu stellen, und dass sie vielleicht den Kanal als ihr ausschliessliches Eigenthum ansehen könne. Das wäre aber mit der sogenannten Monroedoktrin unvereinbar gewesen, über deren strengste Durchführung die Vereinigten Staaten jederzeit eifersüchtig wachen. Nach dieser Doktrin darf kein Europäischer Staat mehr eine politische Kontrole über irgend einen Theil Amerikanischen Gebietes erlangen; und insbesondere auf jeden Kanal, welcher den Stillen mit dem Atlantischen Ozean verbindet, ist stets die Ansicht vertreten, dass die Oberaufsicht über ein solches Werk allein den Vereinigten Staaten gebühre, sofern die nationalen Interessen dies verlangen. Schon Präsident Hayes hat sich einst in einer Botschaft entschieden in diesem Sinne ausgesprochen.

Alle diese, bereits bei Beginn des Panamaunternehmens geäusserten Bedenken sind jetzt wieder aufgetaucht, nachdem die Französische Regierung der Kammer die Vorlage unterbreitet hatte, durch welche sie der bedrängten Gesellschaft Hilfe zu bringen beabsichtigte.

Diese Bedenken haben auch alsbald Ausdruck in folgendem, von dem Senator für Vermont, Edmunds im Bundessenate gestellten Antrage gefunden:

„Die Regierung der Vereinigten Staaten wird jede Betheiligung irgend einer Europäischen Macht an dem Bau oder der Kontrole eines Schiffskanals durch die Landenge von Darien oder durch Mittelamerika mit grosser Sorge und Missbilligung betrachten und muss jede solche Kontrole oder Betheiligung als den Rechten und Interessen der Vereinigten Staaten nachtheilig und als eine Drohung gegen deren Wohl betrachten. Der Präsident der Vereinigten Staaten wird ersucht, diesen Gesinnungsausdruck des Kongresses den Regierungen der Europäischen Länder mitzutheilen."

Dieser Antrag ist vor wenigen Tagen in geheimer Sitzung mit 49 gegen nur 3 Stimmen angenommen. Diese Annahme soll, wie Senator Sherman, der Berichterstatter des Senatsausschusses für auswärtige Angelegenheiten, sich in seiner Begründung ausdrückte, als eine „freundliche Warnung" für Frankreich betrachtet werden, wo, wie er Grund habe anzunehmen, gewisse Einflüsse thätig seien, um der Regierung die Leitung der Angelegenheiten der Panamagesellschaft zu übertragen. In ähnlichem Sinne sprach sich der Antragsteller Edmunds aus, der es der Ehre und Aufrichtigkeit der Vereinigten Staaten für angemessen hielt, die Amerikanischen Anschauungen in förmlicher, aber freundlicher Weise geltend zu machen, ehe die befreundete Republik Frankreich sich dazu bewegen lasse, dem Plane des Herrn v. Lesseps amtliche Unterstützung zu gewähren. Gegen den Antrag sprachen nur einige Demokraten, die hauptsächlich davor warnten, das Französische Volk zu verletzen. Gegen die Durchführung des Panamaunternehmens durch private Gesellschaften hatte niemand etwas einzuwenden.

Der Beschluss des Amerikanischen Senats dürfte vielleicht die praktische Folge haben, dass er die Mehrheit der Französischen Kammer bestimmen wird, auf ihrem bisherigen ablehnenden Standpunkte zu verharren, falls die Regierung den Versuch erneuern sollte, der Panamagesellschaft beizuspringen.

Am Panamakanal selbst soll nach neueren Meldungen eine grosse Beunruhigung herrschen, weil die Arbeiten von Tag zu Tag vermindert würden und die gänzliche Einstellung derselben befürchtet werde, wodurch Tausende beschäftigungslos würden. Die Regierung von Columbien hat daher an die Konsuln der auswärtigen Mächte ein Rundschreiben gerichtet, in welchem sie alle Verantwortlichkeit ablehnt, falls es nothwendig werden sollte, sehr energische Massregeln zu ergreifen, um die Ruhe aufrecht zu erhalten.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 8. Januar 1889 machte der Vorsitzende, Geheimer Oberregierungsrath Streckert, Mittheilung über eine Uhr, welche die Weltzeit und die Ortszeit zugleich abzulesen gestattet und zwar auf konzentrisch angeordneten Zifferblättern, zu welchen ein einziges Uhrwerk gehört. Die Uhr ist von dem Hofuhrmacher L. Hoffmann in Berlin konstruirt. Dem Schriftstück, in welchem die Anordnung der Uhr beschrieben ist, war eine Abhandlung des Direktors der Königlichen Sternwarte zu Berlin, Geheimen Regierungsrath Professor Dr. Förster, über Weltzeit und Ortszeit beigefügt. In dieser Abhandlung wird die Ansicht ausgesprochen, dass es zweckmässig erscheine, für den inneren Eisenbahndienst die Weltzeit einzuführen, für den äusseren Eisenbahndienst dagegen, wie für das gesammte sonstige bürgerliche Leben die Ortszeit beizubehalten. Der Vorsitzende gab den wiederholt in diesem Verein zu verschiedenen Zeiten ausgesprochenen schweren Bedenken der erfahrensten Eisenbahn-Betriebsbeamten gegen eine solche Zeitrechnung beim Betriebe der Eisenbahnen Ausdruck und bemerkte, welche Bedeutung die Einführung der Weltzeit für die Astronomie habe, würden die in dieser Wissenschaft thätigen Gelehrten am besten zu beurtheilen wissen.

Herr Oberingenieur Frischen sprach über automatische Strecken-Blocksignale. Um die Gefahren zu beseitigen, welche dadurch herbeigeführt werden können, dass der eine Blockstation bedienende Wärter eine unrichtige Anweisung erhält oder eine gegebene richtige Anweisung unrichtig auffasst und infolge dessen ein falsches Signal gibt, hat man Einrichtungen ersonnen, bei welchen die Signale auf mechanischem Wege durch den fahrenden Zug selbst gestellt werden. Der Vor-

tragende erläuterte eine derartige Einrichtung von ausgestellten und in Thätigkeit gesetzten Apparaten, bei welchen das Stellen der Signale durch Vermittelung elektrischer Kontaktvorrichtungen von dem fahrenden Zuge in sicherer Weise bewirkt wird. Bei der an diesen Vortrag geknüpften Diskussion sprach man sich im allgemeinen dahin aus, dass unter geeigneten Verhältnissen derartige selbstthätige Strecken-Blocksignale Anwendung finden können.

Herr Regierungs- und Baurath Dr. zur Nieden sprach unter Bezugnahme auf ausgestellte Modelle über zerlegbare Häuser, deren Bauart und Verwendung im Eisenbahndienste. Die Häuser dieser Art, welche leicht zusammengesetzt und wieder auseinander genommen werden können, und mit zweckmässigen Lüftungs- und Heizungseinrichtungen versehen sind, sind zunächst für militärische Zwecke, die Einrichtung von Feldlazarethen, bestimmt, würden aber, wie der Vortragende ausführte, auch für Zwecke des Eisenbahndienstes — bei Errichtung provisorischer Stationen und dergleichen — mannigfache Anwendung finden können.

Als einheimische ordentliche Mitglieder werden in den Verein aufgenommen die Herren Eisenbahn-Maschineninspektor Bork, Regierungs-Baumeister Heinr. Müller, Eisenbahn-Bauinspektoren Piernay und Stahl.

Beweislast bei einer Haftpflichtsklage, welche auf eine Verletzung der Verpflichtungen aus dem Dienstmiethevertrag gestützt wird.

Das Reichsgericht nimmt an, dass ein Dienstherr schon aus dem Dienstmiethevertrag verpflichtet ist, für den Schutz des Arbeiters gegen Verletzungen und Gesundheitsbeschädigungen thunlichst Sorge zu tragen, und dass er, wenn ihm nach dieser Richtung ein Versehen zur Last fällt, den Arbeiter für die Körperverletzung und Gesundheitsbeschädigung zu entschädigen hat. Es fragt sich, wen in einem solchen Falle die Beweislast trifft. Hat der Dienstherr, wie im allgemeinen jeder die Erfüllung seiner kontraktlichen Verpflichtungen zu beweisen hat, sich zu exkulpiren? Oder hat der Verletzte, wie jemand, welcher ausserhalb eines Vertragsverhältnisses einen auf ein Versehen gestützten Entschädigungsanspruch erhebt, das Verschulden zu beweisen?

Das Kammergericht hat in einem Urtheil vom 1. Juni 1888 (in Sachen H. wider Eisenbahnfiskus) das letztere angenommen.

Kläger, ein früherer Bremser, stützte seinen Entschädigungsanspruch darauf, dass er in einem Winter bei besonders strenger Kälte an mindestens 20 Tagen auf offener Bremse habe fahren müssen und dadurch eine Gesundheitsbeschädigung erlitten habe.

Es heisst in dem Erkenntnisse: „Würden nun auch die vom Kläger schliesslich noch aufgestellten Behauptungen über die Dauer der Fahrten auf offenen Bremsen, die Gesundheitsgefährlichkeit der offenen wie der Thurmsitzbremsen und die Möglichkeit einer schweren Erkältung, die schon infolge einer einmaligen Fahrt auf offener Bremse eintreten könne, erwiesen, so würde hierdurch dem Beklagten doch ein Verschulden nicht nachgewiesen sein: War derselbe auch auf Grund des mit dem Kläger abgeschlossenen Anstellungsvertrages verpflichtet, unter Anwendung der ihm als Dienstherr obliegenden Diligenz für die Sicherheit von Leben und Gesundheit des Klägers zu sorgen, so folgt daraus, dass das System der bedekten Bremswagen im Winter 1884/85 noch nicht vollständig durchgeführt war, und dass während dieses Zeitraums in einer Minderzahl von Fällen auch offene Bremswagen verwendet sind, doch keineswegs, dass Beklagter dieser Verpflichtung zuwider gehandelt hat. Ob ein Verschulden des Beklagten darin zu finden sein würde, wenn auch bei ungewöhnlich starker Kälte offene Bremswagen zur Verwendung gelangt wären, kann unerörtert bleiben, da die diesbezüglichen Behauptungen des Klägers nicht erwiesen sind; es bedurfte daher auch nicht der Erhebung des vom Beklagten angetretenen Gegenbeweises.

Dagegen reicht die Thatsache, dass Kläger seinen Dienst als Bremser auch im Winter in einzelnen Fällen auf offener Bremse hat verrichten müssen, nicht aus, um eine Schadenersatzpflicht des Beklagten für die etwa eingetretenen schädlichen Folgen zu begründen, deren Möglichkeit bei der Dienstleistung als Bremser, zu der eine besonders kräftige und widerstandsfähige Körperkonstitution erfordert wird, überhaupt nicht zu beseitigen ist.

Ist sonach der Beweis eines Verschuldens des Beklagten nicht erbracht, so kann andrerseits auch das Vorhandensein eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen der Verwendung des Klägers zum Dienste auf offener Bremse und dessen Erkrankung nicht als erwiesen angenommen werden u. s. w.

Die Revision ist vom Reichsgericht zurückgewiesen, ohne dass auf die Beweisfrage eingegangen ist, weil das Berufungsgericht auch den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Verwendung des Klägers auf offener Bremse und der Erkrankung nicht als erwiesen angesehen hatte.

Ein Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 18. September 1885 äussert sich hierüber folgendermassen: „Wenn man auch annimmt, dass der Gewerbeherr dem Arbeiter gegenüber, sei es auf Grund von § 120 der Gewerbeordnung, sei es schon kraft des Dienstverhältnisses zu thunlichst sichernden Anordnungen und Einrichtungen vertragsmässig verpflichtet sei, so hat doch zur Begründung einer Entschädigungsforderung wegen Vernachlässigung dieser Pflicht immerhin zunächst der klagende Verletzte zu behaupten und zu beweisen, welche (nicht erfüllte) Anordnung oder Einrichtung im einzelnen erforderlich gewesen wäre."

Ein Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 18. April 1888 in Sachen E. wider die Handelsgesellschaft K. & H. entscheidet die Frage in folgender Weise:

„Will der Dienende den Dienstherrn wegen Verletzung der dem letzteren aus dem Vertrage obliegenden Verbindlichkeiten auf Schadenersatz in Anspruch nehmen, so hat er allerdings die von ihm behauptete Obliegenheit und die Kausalität zwischen derselben und dem Schaden darzulegen; dagegen ist es nicht Aufgabe des Dienenden, auch die Nichterfüllung der Obliegenheit zu beweisen; vielmehr hat nach allgemeinen Grundsätzen der aus dem Vertrage verpflichtete Dienstherr die Erfüllung seiner Verbindlichkeit nachzuweisen. Ist nun in vorliegender Sache auch vom Berufungsgerichte nicht in Zweifel gezogen, dass die Beklagten, wenn sie den in ihre Dienste getretenen Kläger mit der Bedienung des grossen Riemens beauftragt haben, demselben auch die erforderliche Instruktion zum Abschlagen ertheilen mussten und ist auch der Kausalzusammenhang als vorhanden angenommen, so wird hierdurch der Anspruch des Klägers ausreichend begründet, und ist es Sache der Beklagten, den Beweis ihrer Behauptung zu erbringen, dass sie dem Kläger die Anweisung ertheilt haben, den grossen Riemen mit einer Stange abzuschlagen oder ihm die Abnahme des Riemens im Kasten mit der Hand verboten haben. Es ist kein Grund erfindlich, in Ansehung der Beweislast den Dienstmiethevertrag anders aufzufassen, als andere Obligationsverhältnisse, aus welchen der Schuldner zu einer Leistung verpflichtet ist und dem Nachweise der Obligation gegenüber beweisen muss, dass er gehörig geleistet oder ein Zufall ihm die gehörige Leistung unmöglich gemacht hat; zu den Verpflichtungen des Dienstherrn gehört die Ertheilung einer entsprechenden Instruktion, wenn dem Dienenden eine mit Gefahr verbundene Arbeit übertragen wird, es sei denn, dass der Dienende schon ausreichend unterrichtet ist; im Streitfalle muss daher der Dienstherr auch beweisen, dass er diese kontraktliche Verpflichtung erfüllt hat."

Bücherschau.

Transactions of the American Society of Civil Engineers.

The Canadian Pacific Railway. By Thomas C. Keefer.

Der in dem Augusthefte des vorigen Jahres der Veröffentlichungen des Amerikanischen Civilingenieur-Vereins abgedruckte, durch mehrfache Abbildungen erläuterte Vortrag über die Kanadische Pacificbahn ist ein werthvoller Beitrag zu dem bereits vorhandenen Materiale über diese grossartige, vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean sich erstreckende Verkehrsstrasse. Eine allgemeine Beschreibung derselben und Erörterungen über die Ausstattung derselben mit Betriebsmaterial u. s. w., sowie über die voraussichtliche Verkehrsentwickelung, bilden den Hauptinhalt der Schrift. Wir behalten uns vor, auf dieselbe noch zurückzukommen.

Some Facts in Relation to Friction, Waste and Loss of Water in Mains. By Charles B. Brush.

Der in dem Septemberhefte des vorigen Jahres der Veröffentlichungen des vorgenannten Vereins mitgetheilte Vortrag von Charles B. Brush enthält interessante und zu weiteren Untersuchungen anregende Angaben über Reibung, Verschwendung und Verlust von Wasser in Leitungen. Die Grundlage der Erörterung bildete das von der Hackensack-Gesellschaft seit dem 1. November 1882 betriebene Wasserwerk der Stadt Hoboken, deren mit Wasser zu versorgende Bevölkerung sich seither von 33 000 bis auf 75 000 Personen vermehrt hat. Während in der ersten Hälfte des ersten Betriebsjahres der durchschnittliche tägliche Wasserverbrauch etwa 4 Millionen Gallonen betragen hat, ist es durch Messungen des Verbrauchs, durch genaue Kontrole desselben und der Leitungen hinsichtlich ihrer Dichtigkeit, sowie durch sonstige zweckmässige Einrichtungen gelungen, die anfängliche Verschwendung des Wassers sehr erheblich einzuschränken. Von Interesse sind die den Vortrag erläuternden ziffermässigen und graphischen Nachweisungen. In der an denselben angeschlossenen Debatte sind gleichfalls beachtenswerthe Gesichtspunkte zur Sprache gebracht. Den Schluss des Heftes bildet eine, auf Grund weiterer bezüglicher Erhebungen und Untersuchungen von Brush mitgetheilte Ergänzung seines Vortrages.

Als erfreuliche Thatsache sei erwähnt, dass bei den in Rede stehenden Erörterungen wiederholt auf die in Frage kommenden Forschungen Deutscher Fachgelehrten — Eytelwein, Lampe, Weisbach — Bezug genommen ist. K—e.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Einstellung des Gesammtverkehrs auf den Kolomeaer Lokalbahnen. Infolge Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf allen Linien der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Kolomeaer Lokalbahnen mit 13. Januar 1889 bis auf Widerruf eingestellt.

Lemberg, den 13. Januar 1889. (161)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Einstellung des Gesammtverkehrs auf der Linie Lemberg-Belzec (Tomaszów). Am 13. Januar 1889 musste auf der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Eisenbahn Lemberg - Belzec (Tomaszów) wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Lemberg, am 13. Januar 1889. (162)
Die Betriebsdirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Die diesseitigen Fähranstalten sind wie folgt dem Betriebe wieder übergeben:
1. Obercassel bei Bonn am 11. d. Mts.
2. Bingerbrück - Rüdesheim . . . . „ 11. „ „
3. Griethausen bei Cleve „ 12. „ „

Köln, den 17. Januar 1889. (163)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. März d. J. tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein neuer Tarif in Kraft, welcher den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin (ausschliesslich der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen) sowie der nördlich und östlich von Halle und Leipzig gelegenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits umfasst.

Durch denselben werden folgende Tarife aufgehoben:
a) Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Tarif vom 1. März 1887;
b) Lokaltarif für Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin vom 1. April 1885;
c) Tarif für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Erfurt vom 1. Juni 1886,

die zu b und c genannten Tarife jedoch nur insoweit, als der Verkehr zwischen den Stationen Basslitz (jetzt Böhla), Cossebaude, Dresden - Friedrichstadt, Frauenhain, Grossenhain (B. D. B.), Naundorf b/Dresden, Weinböhla und Zabeltitz einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Erfurt in Frage kommt.

Die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Naundorf bei Dresden und Zabeltitz werden gar nicht, diejenigen für Basslitz (jetzt Böhla), Cossbaude, Dresden - Friedrichstadt, Frauenhain, Grossenhain (B. D. B.), Weinböhla dagegen nur zum Theil (je nach Bedürfniss) ersetzt.

Mit Einführung des neuen Tarifes treten auch verschiedene Erhöhungen, im wesentlichen aber Ermässigungen gegen die bisher gültigen Frachtsätze ein.

Ueber die neuen Tarifsätze sowohl, als auch betreffs der ohne Ersatz zur Aufhebung kommenden Frachtsätze wird von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung, (Dresden, Böhm. Bahnhof, Flügel C, II. Etage) auf Befragen Auskunft ertheilt.

Dresden, den 17. Januar 1889. (164)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die Staatsbahnverkehre Hannover- bezw. Oldenburg-Erfurt kommen am 16. d. Mts. die Tarifnachträge 10 bezw. 9 zur Einführung, welche Tarifsätze für neu einbezogene Stationen und anderweite Kontrolvorschriften für Exportgüter enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 10 Januar 1889. (165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona. Staatsbahn-Güterverkehre Altona-Breslau, Altona-Bromberg, Altona - Frankfurt a/M., Altona-Magdeburg. In die Tarife für die vorbezeichneten Verkehre wird mit sofortiger Gültigkeit nachstehende Spezialbestimmung zu § 50 des Betriebsreglements aufgenommen:

„Im Verkehr nach Hamburg B und Hamburg H müssen allen unter Zollverschluss — Raumverschluss — abzufertigenden Wagenladungen seitens der Versender Frachtbriefe in doppelter Ausfertigung mitgegeben werden, von denen das mit „Duplikat“ bezeichnete Exemplar sämmtliche Angaben des Original-Frachtbriefes (auch die Frachteintragungen) wörtlich enthalten muss.

Der Original-Frachtbrief ist den Zollpapieren, der Duplikat-Frachtbrief den Expeditionspapieren beizufügen.

Altona, den 9. Januar 1889. (166)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Einführung von Stückgut - Ausfuhrtarifen. Am 1. April d. J. gelangen im Verkehr von Stationen der Preussischen Staatsbahnen nach den unter Preussischer und Oldenburgischer Staatsbahnverwaltung stehenden Seehafenstationen, sowie im Verkehr von Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn nach den unter Preussischer Staatsbahnverwaltung stehenden Seehafenstationen Ausnahmetarife für den Versand von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern zur Einführung. Die Berechnung der Frachten erfolgt auf Grund der in den betreffenden Gütertarifen enthaltenen Entfernungen und unter Zugrundelegung der in der „Allgemeinen Kilometer - Tariftabelle“ enthaltenen Frachtsätze der Wagenladungsklassen A I. Die Anwendung dieser Frachtsätze erfolgt bei den mit Frachtbriefvorschrift:

„Zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern“

aufgegebenen Sendungen in allen Fällen bereits durch die Versandstationen. Die Kontrole der thatsächlich erfolgten Ausfuhr ist eine verschiedene, je nachdem die Sendungen unmittelbar in die Freihafengebiete mittelst der Eisenbahn bezw. durch bahnseitig mit der Abfuhr betraute Personen überführt werden, oder auf zollinländischen Hafenstationen, zu welchen auch die Zollstädte Bremen und Hamburg gehören, zur Auslieferung an die Empfänger kommen.

Die über die Kontrole der Ausfuhr erlassenen Vorschriften werden gleichlautend in die einzelnen Tarife aufgenommen.

Die unter III 2 dieser Vorschriften erwähnten Beklebezettel für die zur Ausfuhr aufgelieferten Kolli sind von den Versendern zu beschaffen.

Bis zum Erscheinen der Tarife bezw. Tarifnachträge, mit welchen die Ausnahmetarife zur Einführung gelangen werden, ertheilen die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen auf Verlangen nähere Auskunft.

Altona, den 9. Januar 1889. (167)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II. Die nachstehenden, bis Ende 1888 in Geltung gewesenen, Ausnahmetarife werden vom 1. Februar d. J. ab mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1889 wieder in Kraft gesetzt: Ausnahmetarif 1 C (Mehl), 14 (Bier), 17 D (gusseiserne Rohre), 18 A (Eisenerze etc. von S. Veit), 18 H (Eisenschlacken), 18 J (Schlacken), 20 (Rohzucker), 23 (Knochenfett Breslau-Brünn) im Heft 1, 11 H (Bausteine) und 34 A und B (Asphalt) im Heft 2. Die übrigen Sätze der Ausnahmetarife 18 A und 23 sind ohne Zeitbeschränkung bis auf weiteres eingeführt.

Der Ausnahmetarif 18 H (Eisenschlacken) findet vom obigen Datum ab auch Anwendung für Eisenerze unter den gleichen Bedingungen wie für Eisenschlacken.

Breslau, den 15. Januar 1889. (168)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin- bezw. Altona-Breslau. Vom 1. Februar d. J. ab findet die Beförderung von Zink in 10 000 kg - Sendungen von der Verladestelle Gutehoffnungshütte nach den Berliner Bahnhöfen, sowie nach Stettin, Swinemünde und Hamburg zu den im Staatsbahnverkehr Berlin- bezw. Altona-Breslau bestehenden ermässigten Ausnahmefrachtsätzen für Zink etc. und Rohzink ab Morgenroth nach genannten Stationen statt.

Breslau, den 14. Januar 1889. (169)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. sind für den Verkehr zwischen Mannheim einerseits und Dettingen und Klein-Auheim andererseits anderweite, ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilt die Badische Güterexpedition Mannheim.

Karlsruhe, den 15. Januar 1889. (170)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Kursk - Kiewer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Januar a./1. Februar n. St. 1889 tritt der 1. Nachtrag zum Theil II des Tarifs für direkte Sendungen von Stationen der Kursk-Kiewer, Charkow-Nikolajewer und Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn nach Deutschen Stationen in Kraft. Der Nachtrag enthält Frachtsätze für Getreide u. s. w. (nicht zur überseeischen Ausfuhr) im Verkehr von Stationen der Kursk-Kiewer Eisenbahn über die Bahnwege Kursk-Orel-Brjansk-Luninetz - Bialystok - Warschau - Alexan-

drowo und Bachmatsch-Homel-Luninetz-Bialystok-Warschau-Alexandrowo.

Abdrücke des genannten Nachtrags können von den am Verkehr betheiligten Stationen bezogen werden.

Bromberg, den 11. Januar 1889. (171)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. ab tritt zu dem Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt vom 1. September 1885 ein Nachtrag III in Kraft, welcher u. a. neue Frachtsätze für die Stationen Gebhardt, Kämmereiforst und Hohenleipisch, ermässigte Frachtsätze für die Rubengrube bei Neurode, ferner Frachtsätze für die neue Versandstelle Neue Heinrichgrube enthält. Letztere haben erst vom Tage der Eröffnung des Betriebes ab Gültigkeit. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 11. Januar 1889. (172MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil I. Zum vorbezeichneten Tarif tritt mit Gültigkeit vom 1. April l. J. der V. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält die Einführung neuer Frachtbriefformulare für den Verbandsgüterverkehr mit der Bestimmung, dass in denselben vom Versender die Abfertigung zu den Sätzen des Verbandstarifs ausdrücklich vorgeschrieben werden muss, widrigenfalls die Anwendung des direkten Tarifs unterbleibt.

Exemplare des Nachtrags sind von den Verbandstationen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 10. Januar 1889. (173)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher und Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Am 16. Januar 1889 wird die Station Altchemnitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Es findet daher vom genannten Tage ab nach und von Station Altchemnitz eine unbeschränkte Güterabfertigung statt.

Erfurt, den 12. Januar 1889. (174)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Am 1. Februar d. J. gelangen nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 a/b (für Holz, Europ.) zur Einführung:

Zwischen Mirskofen und Zwickau	Ausnahmetarif 1 a	b
	Mark für 100 kg	
	1,10	1,04

Dresden, den 11. Januar 1889. (175)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab kommen zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen Mannheim, Frankfurt a. M. etc. einerseits und Hall, Oehringen und Waldenburg andererseits Ausnahme-Frachtsätze für Petroleum und Naphtha zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie beim Tarif-und Reklamationsbüreau der Königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu erfahren sind.

Stuttgart, den 14. Januar 1889. (176)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 8 des Verbands-Gütertarifs (Badisch-Pfälzischer Verkehr) ist mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. der Nachtrag VI zur Ausgabe gelangt; derselbe enthält u. a. die Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Rübenschnitzabfälle auf weitere Pfälzische Stationen und einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Thomasschlacken in Ladungen von 10 000 kg auf einen Wagen ab St. Ingbert nach sämmtlichen Badischen Stationen.

Karlsruhe, den 15. Januar 1889. (177)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die in dem Nachtrag VI vom 1. Januar 1889 zu dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Frankfurt a./M.-Köln (rechtsrh.) vom 1. Mai 1887 enthaltenen Tarifkilometer für die Stationen Frankfurt a/M. (Staatsbahnhof), Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Staatsbahnhof), Hanau-Ostbahnhof (Staatsbahnhof) und Höchst a/M. Nass. oder Taunusbahnhof (Staatsbahnhof) finden vom 20. Januar 1889 ab auch im Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn: Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Hanau (Ostbahnhof und Westbahnhof) und Höchst a. M. im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande Anwendung, soweit in diesem Verbande zur Zeit eine direkte Abfertigung stattfindet.

Köln, den 16. Januar 1889. (178)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. März 1889 treten im Lokalverkehr, sowie im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft für Staubkalk (Kalkasche) von den diesseitigen Stationen Bernburg, Egeln, Eickendorf, Ermsleben, Förderstedt, Hadmersleben, Hecklingen, Helmstedt, Königslutter, Kreiensen, Langenweddingen, Oker, Schöningen, Oebisfelde, Westerhüsen und Wolfenbüttel und für Mergel von der diesseitigen Station Ebstorf, sofern diese Artikel nachweislich zum Düngen bestimmt bezw. verwendet sind und mit je einem Frachtbriefe in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen aufgeliefert werden, oder die Fracht für dieses Gewicht bezahlt wird.

Hinsichtlich der Höhe fraglicher Ausnahmesätze, sowie der an die Gewährung geknüpften Bedingungen ist das Nähere bei den Güterexpeditionen zu erfragen.

Magdeburg, den 15. Januar 1889. (179)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Der am 1/1. 89 für den Lokal- und direkten Verkehr der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander eingeführte Ausnahmetarif für Wegebau-Materialien findet vom 20. d. Mts. auch im Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld einer- und Stationen der Thüringischen Privatbahnen andererseits Anwendung.

Elberfeld, 16/1. 89. (180)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Mit dem 1. Februar d. J. kommt ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu Theil II zur Einführung.

Dasselbe enthält Schnittsätze für Hohlglastransporte ab einigen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Das Blatt kann von den Verbandsverwaltungen und dem Verbands-Abrechnungsbüreau hier kostenfrei bezogen werden.

Letztere Dienststelle gibt auch über die neuen Frachten Auskunft.

Strassburg, den 11. Januar 1889. (181)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Mineralwasser treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Komárom-Ujszöny	
im Kartirungswege	3,00 M
im Reklamationswege	2,39 „
Nach Dresden-Elbkai von Komárom-Ujszöny	
im Kartirungswege	3,35 „
im Reklamationswege	2,74 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. Januar 1889. (182)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn und Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów. Einführung eines neuen Lokal-Gütertarifs Theil II und Aufhebung des Lokaltarifes Dembica-Rozwadów, gültig vom Tage der Betriebseröffnung (30. Oktober 1887), — des Lokaltarifes Jaroslau-Sokal vom 1. Januar 1885 sammt Nachträgen rücksichtlich der Bestimmungen und Tarife für den Eil- und Frachtgütertransport, ferner des Gemeinschaftstarifes zwischen Stationen der Carl Ludwigbahn und Stationen der Lokalbahn Jaroslau-Sokal vom 20. März 1885 sammt Nachtrag I. Für den Eil- und Frachtgütertransport auf den Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów gelangt ein neuer Lokaltarif Theil II zur Einführung, welcher rücksichtlich der Lokalbahn Dembica-Rozwadów mit 1. Februar 1889 und rücksichtlich der Lokalbahn Jaroslau-Sokal mit 1. März 1889 in Kraft tritt.

Infolge dessen wird der, vom Tage der Betriebseröffnung (30. Oktober 1887) gültige Tarif der Lokalbahn Dembica-Rozwadów in Bezug auf seine Bestimmungen für den Eil- und Frachtgütertransport mit 1. Februar 1889 und der für die Lokalbahn Jaroslau-Sokal rücksichtlich seiner Bestimmungen für den Eil- und Frachtguttransport gültige Lokaltarif vom 1. Januar 1885 sammt den bezüglichen, den Eil- und Frachtguttransport tangirenden Nachträgen I—V mit 1. März 1889 aufgehoben.

Weiter gelangt mit 1. März 1889 der Tarif für den Gemeinschaftsverkehr zwischen Stationen der Carl Ludwigbahn und Stationen der Lokalbahn Jaroslau-Sokal, gültig vom 20. März 1885, sammt Nachtrag I zur Aufhebung.

Für den Personen- und Gepäcktransport auf den benannten beiden Lokalbahnen bleiben die derzeit gültigen Tarife bis auf weiteres in Kraft.

Exemplare des neuen Lokaltarifes rücksichtlich des Eil- und Frachtgütertransportes der Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów können zum Preise von 25 kr. pro Stück bei der Betriebsdirektion in Lemberg (Kommerzielles Büreau), bei der Generaldirektion in Wien (Oekonomat) und bei den Stationen der Carl Ludwigbahn und der Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów bezogen werden. (183)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einführung des Nachtrages III zum Lokaltarife vom 1. Januar 1886 für den Personen- und Gepäcktransport.) Mit 15. Januar d. J. tritt zu den ab 1. Januar 1886 gültigen reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport etc. auf den Linien der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag III in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Ergänzungen der Bestimmungen über die Benutzung von Salon- oder Personenwagen, einzelnen Wagenkoupees und von Salonwagen und Personenkoupees in den Strecken Wien-Krakau und Wien-Granica,
2. Benutzung einzelner Wagenkoupees I. und II. Kl. in den Relationen Wien-Brünn, Wien-Marchegg und Marchegg-Brünn oder vice versa,
3. theilweise Aenderung der Bestimmungen über die Benutzung von Schlafstellen,
4. theilweise Aenderung der Bestimmungen über die Benutzung von Krankenwagen,
5. Ermässigte Fahrpreise zwischen Wien-Marchegg etc.,
6. Erläuterung bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen für Tour- und Retourkarten,
7. Verzeichniss neu eingeführter Tour- und Retourkarten,
8. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen über Abonnementskarten,
9. neu eingeführte Abonnementskarten in Packeten zu 20 Karten,
10. theilweise Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für Permanenzkarten,
11. Arbeiter-Tour- und Retourkarten,
12. Aenderung der Preise von Tour- und Retourkarten.

Wien, den 15. Januar 1889. (184)

5. Verdingungen.

Lieferung von Stahlschienen und Kleineisenzeug. Zum Oberbau der Nebenbahn Hungen-Laubach werden erforderlich:

ca. 636 000 kg Stahlschienen und
„ 84 000 „ Kleineisenzeug.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen portofreie Einsendung von „Zwei Mark" in Postwerthzeichen von uns bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und portofrei bis zum 28. l. Mts., Mittags 12 Uhr, auf unserem Büreau hier, Frankfurter Strasse 2, einzureichen.

Darmstadt, den 15. Januar 1889. (185)
Grossh. Baubehörde für Nebenbahnen.
Stahl.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die auf den Bahnhöfen Berlin (Görlitzer Bahnhof), Königs-Wusterhausen, Lübbenau, Cottbus, Weisswasser, Görlitz, Ruhland und Senftenberg des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren Eisenschienen, Herzstücke, sowie altes Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen etc. sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf den 1. Februar d. J., Vormittags 11½ Uhr, im hiesigen Verwaltungsgebäude anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau, sowie in den Amtszimmern der auf obigen Bahnhöfen stationirten Bahnmeister aus, können auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 1 ℳ Schreibegebühren von hier bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zu obigem Termine nach hier einzusenden. (186 MG)

Der Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Cottbus.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Stationsbeamter gesucht.
Bei diesseitiger Verwaltung ist die Stelle eines Stationsaufsehers zu besetzen. Diäten während der Probezeit 80 ℳ pro Monat. Anstellung spätestens nach 6 Monaten mit 1000 ℳ pro Jahr und freier Dienstwohnung. Kenntniss des Stations-, Expeditions- und Telegraphendienstes erforderlich. Meldungen mit Zeugnissabschriften an die Betriebs-Direktion der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn in Altona.

Technische Staatslehranstalten zu Chemnitz.
Am 29. April 1889 beginnt ein neuer Lehrcurs der Abtheilungen der **Königlichen höhern Gewerbschule** für mechanische und chemische Technik und der **Königlichen Werkmeisterschule** (zur Ausbildung von Werkführern und Meistern für Maschinenfabriken, Spinnereien u. s. w.).
Anmeldungen sind bis zum 14. April zu bewirken. Die übrigen Abtheilungen der technischen Staatslehranstalten (Bauabtheilung der Königlichen höhern Gewerbschule, Königliche Baugewerken-, Müller-, Färber- und Seifensiederschule) eröffnen ihre neuen Lehrcurse nur zu Michaelis. Die Direction der technischen Staatslehranstalten zu Chemnitz sendet auf Erfordern Prospect und Lehrplan der einzelnen Abtheilungen. Regierungsrath Professor Berndt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 6. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Januar 1889.

Inhalt:

Die Einschienenbahn.

Von P. F. Kupka.

Ben Akiba hat recht, wenn er das grosse Wort „Alles schon dagewesen" gelassen ausspricht, dass aber ein System — Erfindung wäre zu viel gesagt — wiederholt vorgeführt, besprochen, erprobt und nahezu vergessen wird, hätte gewiss auch ihn überrascht.

Wir müssen bis in die Anfänge unseres Eisenbahnwesens zurückgreifen, um das erstemal der Einschienen- — oder, wie sie damals genannt wurde, der „schwebenden" Bahn zu begegnen. Schon im Jahre 1821 tritt H. Robinson Palmer mit seinem System in die Oeffentlichkeit, welches bedeutendes Aufsehen erregte und an vielen Orten lebhaften Anklang fand; auf einer Reihe in der Erde befestigter Stützpfosten wurde eine fortlaufende Linie von Balken hergestellt und letztere mit Flacheisenschienen belegt; die Höhe der Stützen bewegte sich zwischen 2,5 und 3,5 m, richtete sich jedoch sonst nach den örtlichen Verhältnissen. Das auf der Schienenbahn laufende Rad trug an jeder Seite seiner verlängerten Achse einen Tragkorb zur Aufnahme der Last, welche dermassen gleich vertheilt werden musste, dass die Achse eine wagrechte Stellung einnahm; für grössere Belastungen diente schon eine Art Wagen mit 2 Rädern, u. zw. eins vor dem anderen. Die Fortbewegung geschah durch Pferde, und die hierbei erzielten Vortheile überwogen alle sonst vorhandenen Unbequemlichkeiten, welche zu beseitigen Palmer redlich beflissen war. Vier Jahre später empfiehlt der Amerikaner H. Sergeant seine schon etwas verbesserte Vorrichtung, und im gleichen Jahre wird dem Engländer J. Fisher ein Patent darauf ertheilt, die Last unterhalb der Schienenbahn aufzuhängen.

Eine bedeutende Verbesserung erzielte 1827 der Wiener Mechaniker S. Bollinger, welcher auf die Oberfläche der Balken ein Doppelgleis legte und seinen Wagen 2, bezw. 4 Räder gab, wodurch das Verladen erheblich erleichtert und die Seitenschwankungen aufgehoben wurden; das Rollmaterial selbst erhielt überdies eine zweckentsprechendere Form.

Als Vortheile seiner Bahn erklärte Bollinger, a) dass die Anlage- und Unterhaltungskosten bedeutend geringere seien, indem sie kaum $^1/_3$ und bei ungünstigen Bodenverhältnissen die Hälfte der Kosten einer „liegenden" Bahn betragen; dass der Unterbau und Grunderwerb auf ein Minimum reduzirt, der „Leinpfad" nicht unmittelbar an der Bahn sein müsse, sondern auch etwas entfernter liegen könne; b) dass Anhöhen und Vertiefungen leichter zu übersetzen sind, da den Tragstützen eine Höhe bis zu 10 m gegeben werden könne; dass die Anlage von Durchlässen und Durchfahrten keinerlei Schwierigkeiten bietet; endlich c) dass die Bahn den Elementarereignissen, wie Ueberschwemmungen, Schneestürmen u. s. w. weniger ausgesetzt sei, als jede andere. Auf der Horizontalen verhalte sich die Zugkraft zur beförderten Last wie 1:100, auf Steigungen bis $^1/_{46}$ noch wie 1:50 bei ganz entsprechender Geschwindigkeit.

Als Beweis für die Richtigkeit der Angaben wurde auf die etwa 7 km lange Industriebahn bei Pest, welche einschliesslich der Ausweichstellen und Wagen nur 32 000 fl. C. M. gekostet hatte, und wo 1 Pferd 160 Ctr. über eine Steigung von $^1/_{36}$ förderte, hingewiesen.

In den Jahren 1829 bis 1837 wurde theils in England, theils in Amerika eine ganze Reihe von Patenten auf ähnliche Systeme — so sollte u. a. die Stabilität des Wagens durch mitgeführten starken Ballast, oder durch seitliche Leitschienen gesichert werden — ertheilt; die meisten derselben gelangten denn auch mit grösserem oder geringerem Erfolge zur Ausführung. Ein Versuch wird 1834 beim Festungsbau in Posen gemacht, über welchen später Hauptmann von Prittwitz eine Schrift veröffentlichte. Nachdem auch die Besprechungen

solcher Anlagen in den „Verhandlungen des Vereins für Gewerbefleiss in Preussen“ (1837) sehr günstige waren, nahm man die Aufstellung einer derartigen Bahn bei Danzig in Aussicht.

Um dieselbe Zeit wird das von dem Pariser Architekten Nepveu erdachte System bekannt, welches darin besteht, die fortlaufende Balkenbahn durch eiserne Bolzen an Tragböcken freischwebend aufzuhängen; die Balken sind auf der oberen Seite mit einem aus Flachschienen hergestellten Doppelgleise versehen, worauf sich die 2- oder 4rädrigen Wagen, welche die an einem Haken aufgehängte Last tragen, bewegen.

Nach dem Erfinder betragen

für 1 lieue*)	Anlagekapital	Unterhaltungskosten
	Frcs.	Frcs.
Eisenbahn (liegende)	1 000 000	?
Kanal	500 000	5 400
Königliche Strasse	100 000	2 040
Nepveu's Eisenbahn	50 000	1 500

wobei überdies mit seinem System die günstigsten Steigungsverhältnisse zu erzielen seien; die bei den „liegenden“ Eisenbahnen verwendeten Wagen seien ebenso kostspielig als gebrechlich, was auch von den Dampfbooten auf den Kanälen gelte; seine Fahrzeuge, einfache Kasten, könnten für den 30. Kostentheil hergestellt werden, denn die Waaren würden in denselben verpackt und aufgehängt.

Dem Danziger Seehafen bei Neufahrwasser wurden jährlich durch die Weichsel so bedeutende Mengen von Sinkstoffen zugeführt, dass Baggermaschinen stets in Thätigkeit gehalten werden mussten, um einer Verflachung des Hafens vorzubeugen; die Beseitigung des Materials erfolgte mittelst Karren. Im Laufe der Jahre hatten jedoch nicht nur die schon aus fortifikatorischen Rücksichten zu beseitigenden Anschüttungen, sondern auch die Abfuhrsentfernung bereits eine so beträchtliche Ausdehnung erhalten, dass die bislang angewendete Transportart bei unverhältnissmässig steigenden Kosten als unzureichend erklärt und die Anlage einer schwebenden Bahn nach dem System Palmer empfohlen wurde.

Der ausführlichen Beschreibung dieser Bahn durch den Königl. Preussischen Bauinspektor Cords (1840) entnehmen wir kurz nachstehendes: Die kiefernen Bahnbalken werden durch etwa 3 m von einander abstehende kieferne Ständer von 1 dm² Querschnitt getragen; diese Ständer, ursprünglich ungefähr 2 m tief in den Boden eingerammt, senkten sich und brachten die Bahn aus ihrer Lage, weshalb man die Stützen später in kräftigen Lagerschwellen verzapfte und überdies verstrebte, wodurch noch gleichzeitig eine Uebertragung der ganzen Anlage sehr erleichtert wurde. Die Flachschiene war 4 cm breit und 1,5 cm hoch; es zeigte sich jedoch bald, dass die Schiene durch die Last in die Balken, ausgenommen an ästigen Stellen, hineingedrückt und die Bahn hierdurch uneben wurde; um diesem Uebelstande abzuhelfen, lagerte man die Schienen auf 10 cm hohe eichene Polsterhölzer.

Die doppelflanschigen Gusseisenräder hatten einen Durchmesser von 80 cm und eine Breite von 9 cm; auf der 5,5 cm starken schmiedeeisernen Achse ruhen die durch einen Rahmen gehaltenen gusseisernen Zapfenlager; 4 lothrechte Hängebäume tragen die Last des Wagens vermittelst der auf den Radachsen ruhenden Riegel; die Hängebäume sind auch nach oben verlängert, von wo aus kräftige Ketten die nach unten verjüngten, mit einem Bodendeckel geschlossenen Wagenkasten tragen helfen; rückwärts an der Kastenwand befinden sich die Friktionsrollen und zwar je zwei an jeder Seite, welche gegen die in angemessener Tiefe unterhalb der Bahn an den Ständern befestigten und mit einer Flachschiene versehenen Leitbohlen anlaufen.

Wegen des sumpfigen Bodens konnte ein Zugsteig für Thiere nicht angelegt und der Betrieb musste durch Menschenkraft besorgt werden. Die Wagenkasten wurden durch Deckel geschlossen, um hier den Arbeitern einen festen Stand zu verschaffen; 3 Männer traten unter thunlichster Berücksichtigung des Gleichgewichtes an die auf den Radachsen befestigten Kurbeln und verrichteten bei einer Geschwindigkeit von 80 cm bis 1 m in der Sekunde eine Arbeitsleistung von je 22—27 Ctr., bezw. von 66—81 Ctr. zusammen.

Die Ausweichstelle bestand aus einem „Drehthor“, wo auf einem beweglichen Theil der Schiene der Wagen sammt Bemannung gedreht und, auf ein Seitengleise geschoben, das Passiren des Gegenzuges abwartete.

In den Jahren 1845 und 1846, gerade als die erbitterten Kämpfe um die Spurweite ausgefochten wurden, wird, hauptsächlich in England und Amerika, eine grössere Zahl von Patenten auf Systeme erwirkt, welche jedoch, gleichwie mehrere ihrer späteren Nachfolger, nicht mehr gut zu den Einschienenbahnen gerechnet werden können.

Es tritt nunmehr eine längere Pause bis zum Jahre 1872 ein, in welchem der Amerikaner E. Crewe die Einschienenbahnen abermals in Erinnerung bringt. Während der Centennialausstellung in Philadelphia (1876) führte General Stone im Fairmountpark sein System in einer 1,5 km langen Probestrecke vor; 3 in Deltaform verlegte Schienen, von welchen die oberste oder Hauptschiene die Belastung trug, während die beiden anderen nur als Leitschienen dienten, ruhten auf etwa 10 m hohen Pfosten.

Einige Jahre später werden in Frankreich und in der Nähe von Lissabon Bahnen nach dem System Larmanjat ausgeführt; hier ruhte der Wagen auf der Mittelschiene, wurde jedoch durch seitliche nur auf Bohlen laufende Balanceräder im Gleichgewichte erhalten; bei den zur Anwendung gelangenden Lokomotiven waren das mittlere das Leitrad, die seitlichen jedoch die Triebräder. Da die Last hier stets einseitig lagerte, was grosse Unzukömmlichkeiten im Gefolge hatte, wurden die Bahnen bald aufgelassen.

Mit besonderer Berücksichtigung der Newyorker Verhältnisse erdachte Capitain J. V. Meigs sein Hochbahnsystem. Die Grundidee, die gesammte Belastung des Gleises direkt in die Mittellinie des auf eisernen Säulen ruhenden Oberbaues zu verlegen, kam durch die Anordnung zweier Schienenstränge übereinander zum Ausdruck; der oberen Schiene entlang laufen die horizontal liegenden Friktionsräder, während die unteren, in einem Winkel von 45° geneigten Räder die Last tragen; nur bei der Lokomotive sind die ersteren gleichzeitig die Triebräder, deren gegenseitige Annäherung die Adhäsion vermehrt.

Durch die Aufstellung von nur einer Reihe von Säulen, welche etwa nur $^1/_3$ des Raumes der jetzigen Hochbahnen in Anspruch nimmt, wird die Abwickelung des dichten Strassenverkehrs ungemein erleichtert und den Anwohnern weitaus weniger Licht entzogen; um den Windwiderstand auf eine thunlichst geringe Fläche zu beschränken, sollen die Fahrzeuge eine cylindrische Form erhalten. Die Züge können sehr scharfe Krümmungen passiren, wobei die Leiträder ein höchst wirksames Bremsen gestatten; die annäherungsweisen Kosten stellen sich auf nur 70—75 000 D. für die Meile mit hohen und 50—55 000 D. mit niederen Säulen, d. i. für das Kilometer rund 4 400—4 700 bezw. 3 100—3 400 D. Die Bahnanlage eignet sich auch für Personen- und Lastenbeförderung von Stadt zu Stadt und gestattet höhere Geschwindigkeiten bei billigerem Betrieb.

Die Ansichten über die angeblichen Vortheile, welchen andererseits erhebliche mechanische Schwierigkeiten, sowie bedenkliche Spannungen und, durch seitliche Schwankungen hervorgerufene, Inanspruchnahme der Konstruktionstheile gegenüberstehen, sind noch mindestens sehr getheilte.

Das in der jüngsten Zeit am meisten besprochene System stammt von Lartigue. Dasselbe kam anfänglich in Algier und Tunis, wo heute etwa 96 km im Betriebe stehen, in Anwendung und zwar mit bedeutenden Vortheilen wegen des Treibsandes. Dreieckige etwa 1 m hohe und ebenso weit von einander entfernte eiserne Gestelle tragen auf ihrem Scheitelpunkte eine Schiene von gewöhnlichem Querschnitt; diese Gestelle selbst ruhen auf eisernen Schwellen, welche gegen seitliche Verschiebungen gesichert sind; eine Verlegung der ganzen Linie kann je nach den Fortschritten der Ernte mit grosser Leichtigkeit ins Werk gesetzt werden. Die mit beiderseitigen Spurkränzen versehenen Wagenräder laufen auf der Hauptschiene, während 4 Rollen auf zwei Parallelleitungen das Gleichgewicht erhalten, eine Anordnung, die allerdings erst später getroffen wurde.

Die Züge aus mehreren, gewissermassen auf den Gestellen reitenden 2,8 m langen Wagen werden durch Maulthiere bewegt.

Eine derartige 10,5 km lange Anlage wurde in den Ostpyrenäen mit Steigungen von 1:12 und Krümmungen von 3,2 m, desgleichen eine in Paris für Personentransport eingerichtet; in London hat man zwei Versuchsstrecken (eine für Personen und eine als transportable Bahn) erbaut, wo Steigungen von 1:10 noch durch Adhäsion überwunden werden. Bei stärkeren Steigungen greift ein Zahnrad der Lokomotive in eine neben der Fahrschiene liegende Zahnstange ein. Irland besitzt eine 16 km lange Linie (Lystowell-Balbybunion) mit Steigungen von 1:50 und Bögen von 20 m Halbmesser. Die ganze Anlage sammt Ausrüstung kostete 22 000 £ oder etwas weniger als 1 400 £ für das Kilometer; für landwirthschaftliche Zwecke soll sie um den zehnten Theil dieser Kosten hergestellt werden können. Die Linie übersetzt Bodenvertiefungen oder kleinere Bäche ohne besondere Bauten. Als Ausweiche dient eine 5—6 m im Durchmesser haltende, um einen Zapfen drehbare Scheibe, gegen welche die zu verbindenden Schienenstränge strahlenförmig zulaufen.

In England, wo neuerdings 85 km solcher Bahnen konzessionirt wurden, ist jedoch das Urtheil über den endgültigen Erfolg immer noch kein feststehendes. Wenngleich die Steifheit des Unterbaues in vertikaler Richtung als genügend er-

*) 1 lieue = $^3/_5$ Deutsche oder geographische Meile (4,4445 km).

achtet wird, so erscheint die gleiche Sicherheit gegen seitliche Schwankungen nicht erreicht, um so weniger bei einseitiger Belastung der Fahrzeuge, oder wenn Regen die Lagerung gelockert hat; es fehlt desgleichen die — allerdings behauptete — absolute Sicherheit gegen Entgleisungen, deren Folgen offenbar verhängnissvolle sein müssten. Die Kosten einer leistungsfähigen Anlage dürften sich auch nicht allzu gering herausstellen, und es bleibt immerhin noch fraglich, ob sie sich dann für einen grossen Verkehr und hohe Geschwindigkeiten eignet.

Vergleichen wir zum Schlusse dieser flüchtigen Auseinandersetzung die heutigen mit den vor einem halben Jahrhundert angelegten „schwebenden“ Bahnen, so ist, mit Rücksicht auf die seitherigen technischen Vervollkommnungen, hier wohl mehr ein Kreislauf als ein Fortschritt erkennbar.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche. Die vorgenannten, das Berichtsjahr 1887 umfassenden statistischen Nachrichten, welche bisher durch unsere Zeitung veröffentlicht wurden, sind von der geschäftsführenden Verwaltung als Sonderabdruck herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 225 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Unzulässigkeit der Annahme von Frachtbriefen mit den Stationsbezeichnungen „Köln-Nippes“ und „Köln-Ehrenfeld“ (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 268 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die im Berichtsjahre 1887 auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 288 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Vereinfachung der Etatsaufstellung der Preussischen Staatsbahnen.

„Schon seit mehreren Jahren (sagt die Staatsregierung in den allgemeinen Erläuterungen zu dem soeben dem Preussischen Abgeordnetenhaus vorgelegten Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1889/90) ist es in Uebereinstimmung mit den in der Landesvertretung geäusserten Wünschen der Erwägung unterzogen worden, in welcher Weise ohne Beeinträchtigung der Klarheit und Uebersichtlichkeit des Etats eine Vereinfachung der Etatsaufstellung herbeigeführt werden könne. Darauf sind für das Etatsjahr 1887/88 zunächst die früher für jeden Eisenbahn-Direktionsbezirk getrennt veranschlagten Betriebseinnahmen unter Einem Einnahmekapitel „Vom Staate verwaltete Eisenbahnen“ zusammengefasst worden. Dagegen wurden die Betriebsausgaben vorläufig noch in der bisherigen Weise getrennt nach Direktionsbezirken veranschlagt. Die inzwischen angestellten weiteren Erwägungen, ob und inwieweit bezüglich der Ausgaben ein gleiches Verfahren, wie solches bei den Betriebseinnahmen sich bewährt hat, für zulässig und zweckmässig zu erachten sein möchte, hat zu dem Ergebnisse geführt, dass die Zusammenfassung der Ausgaben nicht nur den Etat einfacher und doch übersichtlicher gestalten, sondern zugleich auch für das bei der Etatsrevision betheiligte Finanzressort und namentlich für die Landesvertretung eine, gegenüber dem bisherigen Verfahren ausgiebigere und wirksamere Prüfung und Kontrole der Etatsveranschlagungen ermöglichen würde. Durch die Zusammenfassung der Ausgaben ist es angängig, die Ansätze des Etats nach Titeln und Positionen getrennt im einzelnen näher zu begründen, insbesondere auch bei erheblichen Abweichungen gegen die Ergebnisse der Vorjahre, von welchen bei der Veranschlagung ausgegangen werden muss, die Ursachen nachzuweisen und thunlichst eingehend zu erörtern. Eine derartige Begründung der Ausgaben für die einzelnen Direktionsbezirke unter Vergleichung mit den Ergebnissen der Vorjahre ist — abgesehen davon, dass sie durch ihren grossen Umfang die sorgfältige Prüfung erschweren würde — schon aus dem Grunde kaum durchführbar, weil der Umfang der Bezirke sich theils durch im Interesse des Betriebes nothwendige anderweite Zutheilungen von Strecken, wie Veränderungen in der Verkehrswegeleitung, theils durch Eröffnung neuer Strecken fortwährend verändert. Dazu kommt, dass die für einen Bezirk zu veranschlagenden Beträge nicht lediglich für diesen Bezirk bestimmt, sondern mehr oder weniger auch Beträge für andere Bezirke enthalten, da die Abrechnungen zwischen den einzelnen Bezirken über die nach der Natur des Eisenbahnbetriebes vielfach vorkommenden gegenseitigen Leistungen u. s. w. (Stellung des Personals u. s. w. für durchgehende Züge, Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen, sowie von Betriebsmitteln, Reparaturen an letzteren, Versorgung von Zügen mit Gas aus Gasanstalten auf Anschlussstationen, Mitbenutzung von Abrechnungsbüreaus, Kassen u. s. w.) zur Verminderung des Schreibwerks und Vereinfachung der Verwaltung beseitigt sind. Ausserdem werden auch die Ausgaben für Benutzung fremder Betriebsmittel, soweit solche vom Central-Wagenabrechnungsbüreau zu Magdeburg für die gesammte Staatseisenbahn-Verwaltung festzustellen sind, nicht mehr auf die einzelnen Direktionsbezirke vertheilt, sondern lediglich für den Direktionsbezirk Magdeburg veranschlagt und verrechnet. — Ungeachtet der Zusammenfassung der Betriebsausgaben in den Etat, liess sich durch zweckmässige Gruppirung und Eintheilung derselben in den Beilagen auf möglichst engem Raume eine leicht übersehbare und durchsichtige Vertheilung der Betriebsausgaben nach den verschiedenen Ausgabezwecken, getrennt für die einzelnen Direktionsbezirke, erreichen. Auf diese Weise ist nicht nur im wesenlichen alles Material, welches bisher mitgetheilt wurde, auch ferner dem Etat beigefügt, sondern es wird auch vor allem die erfolgreiche Verwerthung desselben für die Prüfung der Etatsaufstellung wesentlich erleichtert.“

Im Jahre 1889 zu eröffnende Preussische Staatsbahnstrecken.

Nach den Erläuterungen zum Etat der Eisenbahnverwaltungen sollen folgende Preussische Staatsbahnstrecken voraussichtlich im Jahre 1889 eröffnet werden:

A. Bis Ende März d. J.*)

Strecke	Länge
1. im Direktionsbezirk Altona:	
Wrist-Itzehoe	21,41 km
2. im Direktionsbezirk Berlin:	
Ribnitz-Rostock	28,47 „
Mittelsteine-Landesgrenze (verpachtet an die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) 7,50 km.	
3 im Direktionsbezirk Bromberg:	
Danzig-Weichselufer bei Neufahrwasser	4,44 „
4. im Direktionsbezirk Hannover:	
Wulften-Duderstadt	20,56 „
(Hildesheim-) Hoheneggelsen-Braunschweig **)	17,38 „
	92,26 km

B. Vom 1. April bis Ende 1889.

Strecke	Eröffnung	Länge
1. Direktionsbezirk Altona:		
Glöwen-Havelberg	1/4.	8,91 km
Nordschleswigsche Weiche-Leck-Lindholm-Niebüll	1/4.	39,97 „
Apenrader Hafenbahn	1/4.	0,97 „
2. Direktionsbezirk Berlin:		
Bergen a. R.-Lauterbach	15/5.	12,00 „
Reichenbach-Langenbielau	15/5.	7,00 „
Striegau-Bolkenhain	1/9.	19,60 „
3. Direktionsbezirk Breslau:		
Oppeln-Namslau	1/10.	60,00 „
Glatz-Rückers	1/10.	19,00 „
Neusalz-Freistadt	1/10.	9,50 „
Freistadt-Sagan	1/10.	30,28 „
4. Direktionsbezirk Bromberg:		
Rogasen-Inowrazlaw	1/7.	95,60 „
Königsberg i. P.-Labiau	1/8.	47,70 „
Labiau-Tilsit	31/12.	69,30 „
5. Direktionsbezirk Köln (linksrh.):		
Stolberg-Walheim	1/12.	7,20 „
Trier-Hermeskeil	1/8.	50,70 „
Lommersweiler-Landesgrenze (Ulflingen)	1/10.	16,10 „
Hochneukirch-Grevenbroich	1/5.	10,20 „
Langenlonsheim-Simmern	1/8.	37,60 „
6. Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.):		
Wissen-Morsbach	1/10.	11,50 „
Zugang durch kleine Bauten	1/4.	1,79 „

---

*) Wir entnehmen diese Angaben der Tabelle, in welcher die in der Zeit vom 1/4. 88—31/3. 89 eröffneten und voraussichtlich noch zu eröffnenden Linien aufgeführt werden Es steht dahin, ob nicht die eine oder andere dieser Linien erst nach dem 31. März d. J. in Betrieb gesetzt wird und also auch noch unter B fällt.

**) Die Strecke Hildesheim-Hoheneggelsen 17,52 km ist im Herbst 1888 bereits eröffnet worden und war daher nicht mit zu berechnen.

7. Direktionsbezirk Elberfeld:

Schmallenberg-Fredeburg	1/4.	5,20 km
Erndtebrück-Feudingen	1/4.	14,60 „
Erndtebrück-Raumland	1/10.	15,20 „
Schee-Silschede	1/4.	8,90 „
Verbindungsbahnen	1/4.	3,96 „
Beyenburg-Langerfeld	1/4.	6,70 „
Solingen-Wald	1/4.	6,09 „
Krebsöge-Radevormwald	1/10.	9,20 „
Warburg-Arolsen	1/10.	25,20 „
8. Direktionsbezirk Erfurt:		
Naumburg-Artern	1/10.	55,44 „
Pratau-Torgau	1/10.	41,75 „
Cöthen-Aken	1/10.	12,57 „
Ballstädt-Herbsleben	1/10.	16,72 „
Bufleben-Grossenbehringen	1/10.	17,33 „
9. Direktionsbezirk Frankfurt a/M.:		
Fulda- (Abzw.) Hilders-Tann	1/10.	36,50 „
Wiesbaden-Langenschwalbach	1/9.	21,00 „
10. Direktionsbezirk Hannover:		
Hannover-Visselhövede	1/10.	73,10 „
11. Direktionsbezirk Magdeburg:		
Salzwedel-Oebisfelde	1/10.	59,70 „
Calbe a. S.-Cönnern	1/10.	25,80 „
Nienhagen-Jerxheim	1/10.	32,65 „
Zusammen	42,52 +	1 042,53 km

Ferner tritt die Bahn Fröttstädt-Friedrichroda am 1. April 1889 mit 8,92 km dem Preussischen Staatsbahnnetz zu.

Preussische Staatsbahnen: Gesetzentwurf, betreffend neue Eisenbahnlinien.

Die angekündigte Gesetzvorlage der Staatsregierung an den Landtag, betreffend die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Staates und sonstige Bauausführungen auf den Staatseisenbahnen, sowie wegen Ergänzung und Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen, wird, nach dem „Act.“, voraussichtlich in den nächsten Wochen beim Abgeordnetenhause eingebracht werden. Die in Anspruch zu nehmenden Kredite belaufen sich angeblich für neue Linien und sonstige Bauten auf über 100 Millionen Mark, für Betriebsmittel auf rund 60 Millionen Mark. Bekanntlich war für Betriebsmittel früher nur von einem Kredit von 45 Millionen Mark die Rede. Angesichts der gewaltigen Verkehrssteigerung auf den Preussischen Staatsbahnen ist jedoch die Staatseisenbahn-Verwaltung mit Erfolg bemüht gewesen, von der Finanzverwaltung die erwähnte wesentliche Erhöhung der Summe zugestanden zu erhalten.

Ministerialerlass, betreffend Nichtrauchkoupees.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königlichen Eisenbahndirektionen nachstehende Verfügung erlassen:

„Zahlreiche Beschwerden des reisenden Publikums lassen erkennen, dass bei der Zusammensetzung der Personenzüge den Bedürfnissen des nichtrauchenden Publikums noch nicht genügende Rechnung getragen wird. Ich nehme daher Anlass, zu bestimmen, dass — soweit nicht für einzelne Strecken und Züge, insbesondere auf Bahnen untergeordneter Bedeutung, besondere Anordnungen getroffen sind — in der Regel in allen, der Personenbeförderung dienenden fahrplanmässigen Zügen mindestens die Hälfte der vorhandenen Koupees II. Klasse und mindestens der dritte Theil der Koupees III. Klasse (in beiden einschliesslich der Frauenkoupees) in der vorgeschriebenen Art als Koupee für Nichtraucher und Frauenkoupee zu bezeichnen sind. Dem Bahnhofs- und Zugbegleitpersonal sind die bestehenden Bestimmungen ernstlich in Erinnerung zu bringen, nach welchen in den Koupees für Nichtraucher das Rauchen auch mit Zustimmung sämmtlicher Mitreisenden nicht gestattet, und gegen Personen, welche ungeachtet des Verbots des Rauchens, in Koupees für Nichtraucher mit brennender Cigarre einsteigen oder rauchend betroffen werden, ohne Beschwerden der Mitreisenden abzuwarten, selbständig einzuschreiten und nöthigenfalls in Gemässheit der §§ 53, 62 und 63 des Bahnpolizeireglements vorzugehen ist. Die genaueste Beachtung dieser Bestimmungen mache ich den Königlichen Eisenbahndirektionen zur besonderen Pflicht.“

Zur Entwickelung der Telegraphie und des Fernsprechwesens.

In der Sitzung des Reichstages vom 18. d. Mts. sind bei Gelegenheit der Berathung des Postetats, insbesondere bei dem Kapitel „Betriebskosten im Bereiche der Telegraphie“ seitens des Herrn Staatssekretärs im Reichspostamte Dr. von Stephan bemerkenswerthe Erläuterungen gegeben, welchen wir nachstehende Angaben entnehmen: Die Postverwaltung verlangt diesmal von dem Hause für Betriebskosten im Bereiche der Telegraphie mehr als im Vorjahre und ich halte es deshalb für meine Pflicht, eine nähere Begründung dazu zu geben. Die Entwickelung der Telegraphie und besonders des Fernsprechwesens ist so fortgeschritten, dass der Umfang sämmtlicher Telegraphenlinien auf der Erde gegen 966 900 km beträgt, d. i. 26 Mal grösser als der Umfang des Aequators. Der Umfang sämmtlicher Leitungen hat eine Ausdehnung von 2 724 000 km, gleich dem 80 fachen Umfang des Aequators. Auf Europa fallen von den Leitungen 538 500 km. Davon hat Deutschland an Linien 84 736 km, an Leitungen 283 907 km. Amerika hat 284 200 km Leitungen, Asien 81 250 km, Australien 42 020 km, Afrika 20 940 km. Die Länge der Gesammtkabel beträgt auf der Erde gegenwärtig 112 701 Seemeilen. Die Gesammtzahl der auf der Erde im Dienst befindlichen Telegraphenapparate beträgt augenblicklich 160 000. Das Fernsprechwesen hat in Deutschland einen ganz enormen Aufschwung genommen. Das Fernsprechwesen für Berlin ist das grösste der ganzen Welt; es übertrifft das von London, Paris und selbst von Newyork bei weitem. Es bestanden bei Beginn des Jahres 1887 im Deutschen Gebiet 164 Stadt-Fernsprecheinrichtungen mit 31 325 Sprechstellen und 45 198 km Leitungen. Darin werden wir nur von Amerika übertroffen, welches 158 712 Sprechstellen besitzt, was auf die vielen volkreichen Städte und auf die Gewohnheiten des Amerikanischen Lebens zurückzuführen ist. Dagegen betrug die Zahl der Theilnehmer an den Fernsprechstellen in Berlin allein 8 597, und sie dürfte gegenwärtig 10 000 betragen, so dass jeder 200ste Einwohner von Berlin Anschluss an das Fernsprechwesen hat. 1887 besass Newyork 6 902, Paris 5 330, London sogar nur 4 596, Wien nur 1 200 Fernsprechstellen. Es ist bekannt, dass die Erfindung des Fernsprechers einem Deutschen, dem Lehrer Reis in Friedrichdorf bei Hamburg, zu verdanken ist, der leider seine Erfindung nicht zu Ende führen konnte, weil er in den letzten Jahren seines Leben von körperlichen Leiden schwer heimgesucht wurde. In der Wissenschaft ist es allgemein anerkannt, dass die erste Idee des Fernsprechens von Deutschland ausgegangen ist, und in Anerkennung dieser Thatsache hat Se. Majestät der hochselige Kaiser Wilhelm der Wittwe des Erfinders ein namhaftes Jahresgehalt ausgesetzt und es ist dem Erfinder auch in seiner Vaterstadt Gelnhausen ein Denkmal errichtet worden. Allerdings hat der Amerikaner Bell zuerst den Apparat zur praktischen Verwendung fähig gemacht. Vor ungefähr 8 Jahren haben wir hier in Berlin vom Reichspostamte aus die ersten Versuche mit dem Fernsprecher gemacht. Ich sah voraus, dass diesem Apparate eine grosse Zukunft bevorsteht; es wurde mir die Bedeutung eines Verkehrsmittels klar, welches die lästige Vermittelung des Schreibens, wie sie beim Telegraphiren nothwendig ist, fortfallen lässt und die Sprache unmittelbar von Ort zu Ort überträgt. Damals nahm ich Veranlassung, dem Herrn Reichskanzler den Apparat vorzuführen. Wir gingen nun zuerst damit vor, dass wir kleine Orte, bei denen die kostspielige Anlage von Telegraphen nicht statthaft war, mit Telephonverbindung versahen, und führten dann dieselbe auch in grösseren Städten ein. Es ist bemerkenswerth, dass der Einführung des Fernsprechers von Anfang an ein allgemeines Misstrauen entgegengetragen wurde. Selbst die intelligentesten Geschäftsleute sprachen ziemlich verächtlich darüber als von einer „Amerikanischen Erfindung“ und versprachen sich keinen Nutzen davon. Wie sehr indessen die Entwickelung des Fernsprechwesens vorgeschritten ist, wird dadurch bewiesen, dass jetzt täglich ungefähr eine Million, im Jahre also 365 Millionen Nachrichten durch den Fernsprecher gegeben werden, die, wenn wir den Fernsprecher nicht hätten, durch Briefe oder Telegramme befördert werden müssten. Wir sehen also, dass mit dem Fernsprecher ein neues Machtelement in den Verkehr hineingetreten ist, welches belebend auf das Ganze wirkt. Die grossen Erfolge, die wir damit bereits errungen haben, waren, wie ich bereitwillig anerkenne, nur möglich, weil die gesetzgebenden Faktoren uns bereitwilligst die Mittel zu unserem Vorgehen bewilligten. Wir entnehmen daraus für uns von neuem eine Bestätigung der Grundsätze, dass die Verwaltung ihre Leistungsfähigkeit auf der Höhe der Zeit erhalten muss. Wir werden Versuchen und Verbesserungen auf diesem Gebiete, die beständig vorgenommen werden, unsere stete Aufmerksamkeit zuwenden. Wir werden zunächst in grossen Städten zu unterirdischen Leitungen übergehen müssen, da die Dächer nicht mehr die Last des Drahtnetzes zu tragen vermögen. Ich sage dies absichtlich mit dem Hintergedanken, etwaigen Anregungen auf Ermässigung des Tarifs zuvorzukommen. Wir werden das weitere Fortschreiten der Naturwissenschaften beständig verfolgen müssen. Es kann leicht dahin kommen, dass Erfindungen gemacht werden, wonach die Telegraphie mit anderen Elektrizitätsquellen wird arbeiten müssen als jetzt. Wir werden versuchen, uns immer auf dieser Höhe zu halten in wissenschaftlicher, technischer, administrativer, aber auch finanzieller Beziehung. M. H. Ich kann nun schliessen mit der dankbaren Anerkennung der Thatsache, dass der Bundesrath und das Hohe Haus stets bereitwilligst die Hand dazu geboten haben, auf diesem Gebiete so fortzuschreiten, wie es dem Wohle und der Ehre des Vaterlandes entspricht.

Der Titel wird darauf bewilligt.

Die Eisenbahn-Frachtfrage.

Auf die Tagesordnung der zum 26. d. Mts. nach Düsseldorf einberufenen Generalversammlung des „Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland-Westfalen“ ist u. a. auch die Eisenbahn-Frachtfrage gesetzt worden. Als Berichterstatter sind die Herren Dr. Natorp-Essen und Generalsekretär H. A. Bueck-Berlin bezeichnet.

Preussische Staatsbahnen: Direktionsbezirk Elberfeld.

Eröffnung von Station Velbert u. s. w. für Personenverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die Station Velbert für den Personen- und Gepäckverkehr und der Haltepunkt Tönisheide für den Personenverkehr eröffnet. Gepäck wird auf dem genannten Haltepunkte nur zum Nachexpediren angenommen. (Für Güterverkehr ist die Linie Wülffrath-Velbert bezw. Station Velbert bereits seit dem 1. November v. J. eröffnet.)

Verspätungen und Unfälle im November 1888.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung über die im Monat November v. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 41 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 34 281,15 km befördert: An fahrplanmässigen Zügen: 15 247 Kurier- und Schnellzüge, 141 133 Personenzüge, 73 048 gemischte Züge und 138 141 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 188 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 35 398 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 907 875 805 Achskm bewegt, von denen 238 797 106 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Von den 229 428 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen verspäteten im ganzen 2 254 oder 0,98 pCt. (gegen 0,64 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,12 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 750 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 504 Verspätungen (= 0,66 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,70 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 214 630 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 911 oder 0,42 pCt., mithin 0,24 pCt. weniger. Infolge der Verspätungen wurden 1 258 Anschlüsse versäumt (gegen 670 in demselben Monat des Vorjahres und 1 222 im Vormonat). Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 8 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der auf je eine Verspätung entfallenden Züge und Achskilometer geordnet; danach nehmen die Main-Neckar-Eisenbahn, die Ostpreussische Südbahn und die Unterelbesche Eisenbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Zahl der Verspätungen nach der Zahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckar-Eisenbahn, die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln und die Hessische Ludwigsbahn an die ungünstigsten Stellen.

Nach der ebenfalls vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November v. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 4 Entgleisungen und 6 Zusammenstösse auf freier Bahn, 25 Entgleisungen und 17 Zusammenstösse in Stationen und 140 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 146 Personen verunglückt, sowie 38 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 108 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 8 verletzt, und zwar entfallen je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg, zu Magdeburg und zu Berlin, 4 Verletzungen auf die Schleswig-Holsteinische Marschbahn, 2 Verletzungen auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt und zu Berlin; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 32 getödtet und 71 verletzt; von Steuer- u. s. w. Beamten 1 verletzt; von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 22 getödtet und 9 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 6 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 30 727,81 km Betriebslänge und 867 900 136 geförderten Achskilometern) 181 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau (27), zu Köln (rechtsrheinisch) (24) und zu Elberfeld (18); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind auf der Main-Neckar-Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (rechtsrheinisch) die meisten Unfälle vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 802,64 Kilometer Betriebslänge und 27 919 501 geförderten Achskilometern) 8 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigsbahn 6 Fälle, auf die Werrabahn 1 Fall und auf die Schleswig-Holsteinische Marschbahn 1 Fall. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 658,82 Kilometer Betriebslänge und 12 056 168 geförderten Achskilometern) 3 Fälle, und zwar auf die Westholsteinische, auf die Lübeck-Büchener und auf die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn je 1 Fall.

Dampfstrassenbahn Darmstadt-Arheilgen.

Dem Konsortium Darmstädter Bank-Herrmann Bachstein soll die Konzession zur Erbauung der Dampfstrassenbahnlinie Darmstadt-Arheilgen seitens des Hessischen Finanzministeriums ertheilt worden sein.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden vom 1.—15. Januar d. J. an Steinkohlen und Kokes täglich im Durchschnitt abgefahren 235 Wagen gegen 219 Wagen in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode und gegen 168 Wagen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der 1. Hälfte des Monats Januar d. J. 2 816 Wagenladungen gegen 2 410 Wagenladungen in der 2. Hälfte des Monats Dezember 1888 und gegen 2 007 Wagenladungen in der 1. Hälfte des Monats Januar 1888.

Niederwaldbahn.

Für 1888 wird eine Dividende von $2^1/_2$ pCt. wie im Vorjahre in Vorschlag gebracht werden. Der ordentlichen Generalversammlung, welche voraussichtlich am 12. Februar d. J. tagen wird, soll ausser den gewöhnlichen Vorlagen auch ein Antrag auf Ermächtigung zur Uebernahme bezw. Auflösung der Assmannshausen-Niederwaldbahn, welche bekanntlich vor längerer Zeit angekauft ist, unterbreitet werden.

Beschleunigung der Personenzüge.

Herr Dr. Ed. Engel, der Verfasser der bekannten Schrift „Eisenbahnreform“, deren scherzhafter Feuilletonstil auch in den kritikfähigen Fachkreisen Heiterkeit erregt hat, wenngleich andererseits zu beklagen ist, dass derartig wichtige Fragen in solcher Form dem minder urtheilsfähigen Publikum — natürlich mit überzeugender Kraft — vorgeführt werden, setzt seine Bestrebungen für die von ihm als nothwendig erkannte Reform des Eisenbahnwesens mit demselben sicheren Sachverständnisse fort, welches er nach eigener Aussage zu besitzen behauptet. Derselbe hat der „Voss. Ztg.“ neuerdings folgende Mittheilung zugehen lassen:

„Dass die Schnelligkeit unserer Eisenbahnzüge, selbst der „Schnellzüge“, noch sehr viel zu wünschen lässt, ist eine hinreichend bekannte Thatsache. In meinem Buche ‚Eisenbahnreform‘ habe ich auf die Schädlichkeit des jetzt herrschenden Zugtempos für Publikum wie für Verwaltung hingewiesen. Will man wissen, welche Geschwindigkeit ohne jede Gefahr erreicht werden kann, so braucht man nur sich zu vergegenwärtigen, dass der Zug, mit welchem der Kaiser am 17. d. Mts. von Bückeburg nach Berlin gefahren ist, genau 5 Stunden gebraucht hat für die Zurücklegung einer Strecke von 320 km, das bedeutet eine Geschwindigkeit von 64 km in der Stunde. Dabei hat der Zug zweimaligen Aufenthalt, wenn auch kurzen, genommen. Wenn für den Kaiserlichen Zug, für den gewiss eine gefahrdrohende Geschwindigkeit nicht zu Grunde gelegt worden ist, 64 km das Schnelligkeitsmass in der Stunde darstellen, sollte man dann nicht 60 km als durchschnittliche Geschwindigkeit der schnellsten Züge verlangen dürfen?!“

Es ist uns nicht bekannt, ob die Angabe, dass der Kaiserliche Zug binnen 5 Stunden von Bückeburg nach Berlin gefahren ist, der Wirklichkeit entspricht; wir wissen aber, dass eine solche durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit unter gewissen Betriebsverhältnissen bei solcher Gelegenheit als normale anzunehmen ist. Herr Dr. Engel hat daher durchaus Recht, wenn er behauptet, dass eine solche Geschwindigkeit gefahrlos sei. Er hat aber unterlassen hinzuzufügen — was sogar von einem Laien, um wie viel mehr von einem solchen berufenen Kenner des Eisenbahnwesens hätte erwartet werden müssen —, dass selbstverständlich bei den Fahrten des Deutschen Kaisers an den guten Zustand der Lokomotiven und Wagen, sowie an die Leistungsfähigkeit des Personales ganz

besonders weitgehende Ansprüche gestellt werden müssen, welche in dem gewöhnlichen Verkehr ohne wesentliche Vertheuerung der Betriebskosten nicht gefordert werden können. Bekanntlich ist auch durch das Bahnpolizei-Reglement für Züge, welche eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km und mehr in der Stunde erhalten, aus wohlerwogenen Gründen eine Verschärfung der Sicherheitseinrichtungen vorgeschrieben, durch welche die aus der grösseren Fahrgeschwindigkeit etwa drohenden Gefahren als ausgeglichen erachtet werden. Solche besonderen Massnahmen verursachen aber Kosten, bei welchen man sich doch zunächst die Nothwendigkeit der Sache reiflich überlegen wird. Herr Dr. Engel will anscheinend nur schneller fahren „quand même“; die dadurch entstehenden Kosten wird natürlich der nach Einführung des berühmten Zonentarifs in Aussicht gestellte Massenverkehr decken!

Oldenburgische Eisenbahnen im Jahre 1887.

Das Netz der Oldenburgischen Eisenbahnen ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben; dasselbe umfasste Ende 1887 eine Gesammtlänge von 369,82 km, von welchen 266,02 km in Oldenburg, 94,58 km in Preussen, 0,88 km in den Niederlanden und 8,34 km in Bremen gelegen sind und besteht aus den folgenden Linien:

1. Oldenburg-Bremen, 44,34 km (eröffnet am 15. Juli 1867), welche auf Grund des Staatsvertrages vom 8. März 1864 von den beiden betheiligten Staaten in den Jahren 1865 bis 1867 aus Staatsmitteln hergestellt wurde. Oldenburg baute auf seine Kosten ausser dem im eigenen Gebiete liegenden 36,00 km langen Theile auch die im Bremer Landgebiete liegende 5,61 km lange Strecke; von hier führte Bremen die Bahn weiter durch die Neustadt und über die Weser bis zum Hauptbahnhofe in einer Länge von 2,73 km unter theilweiser Benutzung einer bereits fertigen Bahn, der sogenannten Weserbahn; diese letztere, Bremen gehörend, im ganzen 1,66 km lang, war erbaut zur Verbindung des Weserbahnhofs mit dem Bremer Hauptbahnhofe;
2. Oldenburg-Wilhelmshafen, 52,37 km (eröffnet am 3. September 1867), gleichfalls in den Jahren 1865—1867 erbaut und zwar von der Preussischen Regierung aus eigenen Mitteln, auf Grund eines mit Oldenburg am 16. Februar 1864 geschlossenen Staatsvertrages und ist Eigenthum des Preussischen Staates, jedoch werden, soweit im Oldenburgischen Gebiet liegend, also über 51,74 km, die Hoheitsrechte von Oldenburg ausgeübt;
3. Oldenburg-Leer, 54,88 km (eröffnet am 15. Juni 1869), erbaut auf eigene Kosten auf Grund eines mit Preussen am 17. Januar 1867 abgeschlossenen Staatsvertrages;
4. Sande-Jever, 12,96 km (eröffnet am 15. Oktober 1871);
5. Hude-Brake, 25,50 km (eröffnet am 1. Januar 1873);
6. Brake-Nordenhamm, 18,05 km (eröffnet am 15. Oktober 1875);
7. Oldenburg-Quakenbrück, 62,62 km (eröffnet am 15. Oktober 1875);
8. Quakenbrück-Osnabrück, 49,70 km (eröffnet am 15. November 1876), erbaut auf eigene Kosten auf Grund des mit Preussen unter dem 23. Januar 1873 geschlossenen Vertrages;
9. Leer-Ihrhove-Neuschanz, 26,00 km (eröffnet am 26. November 1876). Die Strecke Ihrhove-Neuschanz, welche auf Grund des Vertrages mit Preussen vom 17. März 1874 und mit dem Königreich der Niederlande vom 17. Juni 1874 abgeschlossenen Vertrages erbaut wurde, liegt — mit Ausnahme einer, bis zur Mitte des Stationsgebäudes zu Neuschanz 8,76 km langen Strecke auf Niederländischem Gebiete — ganz auf Preussischem Gebiet und ist von der Endstation der Bahnstrecke Oldenburg-Leer durch das dazwischenliegende 7,66 km lange, der rechtsrheinischen Bahn gehörende Stück Leer-Ihrhove getrennt;
10. Jever-Wittmund, 7,26 km (eröffnet am 15. Juni 1883) und
11. Ahlhorn-Vechta, 20,30 km (eröffnet am 1. Oktober 1885).

Auf der der rechtsrheinischen Eisenbahn gehörenden, 4,16 km langen Strecke Jever bis Wittmund wird von der Oldenburgischen Staats-Eisenbahnverwaltung der Fahrdienst gegen eine nach Zugkilometern zu berechnende Entschädigung ausgeführt. Die 7,0 km lange schmalspurige Lokalbahn Ocholt-Westerstede gehört der Ocholt-Westersteder Eisenbahn.

Der Verkehr und die hieraus erwachsenden Einnahmen haben sich nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1887 recht erfreulich gehoben, die Ausgaben indessen etwas vermindert, weshalb eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 3,83 (3,63)*) pCt. verzeichnet werden konnte.

Im Personenverkehre wurden im ganzen 2 387 293 (2 314 072) Reisende auf 57 945 235 Personenkm befördert, hiervon entfallen 2 865 (3 247) Personen mit 191 434 Personenkm auf die I., 219 983 (213 941) Personen mit 9 061 963 Personenkm auf die II., 1 599 574 (1 551 348) Personen mit 42 524 366 Personenkm auf die III. und 6 450 (6 524) Personen mit 139 010 Personenkm auf die IV. Wagenklasse, ausserdem 88 510 (76 506) Militärpersonen mit 4 836 262 Personenkm, 463 674 (456 796) Werftarbeiter mit 765 062 Personenkm und 6 237 (5 710) Viehbegleiter. Die IV. Wagenklasse ist nur auf den Strecken Leer-Neuschanz und Quakenbrück-Osnabrück eingeführt, worin die auffallend niedrige Zahl der in genannter Klasse beförderten Personen und der zurückgelegten Personenkilometer ihren Grund hat. Durchschnittlich wurden auf das Kilometer Betriebslänge 6 455 (6 257) Personen befördert. Die durchschnittliche Anzahl der auf das Kilometer Betriebslänge zurückgelegten Personenkilometer betrug 156 685 (151 315). Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1 669 395 (1 614 335) *M.* und zwar in der I. Wagenklasse 12 150 (10 477) *M.*, II. Wagenklasse 382 792 (368 677) *M.*, III. Wagenklasse 1 184 660 (1 154 308) *M.*, IV. Wagenklasse 3 408 (3 504) *M.*, für die Beförderung der Militärpersonen 72 474 (64 240) *M.*, Werftarbeiter 6 058 (5 993) *M.* und der Viehbegleiter 7 853 (7 136) *M.* bezw. für das Kilometer Betriebslänge 4 514 (4 365) *M.* An Gepäck wurden 4 388 (4 232) t befördert und ergab sich hieraus eine Einnahme von 67 362 (66 947) *M.*, was einer Durchschnittseinnahme von 182 (181) *M.* für das Kilometer entspricht.

Für Sonderzüge und Salonwagen wurden 4 618 (4 987) *M.* und für beförderte Kutschen u. s. w. 3 915 (4 127) *M.* vereinnahmt.

Der Viehverkehr ergab bei einer Beförderung von 226 279 (203 473) Stück Vieh eine Einnahme von 256 179 (233 564) *M.*, das macht für das Kilometer 693 (632) *M.*

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre einschliesslich der Nebengebühren betrugen insgesammt 2 245 126 (2 173 908) *M.* bezw. für das Kilometer 6 071 (5 878) *M.* Hiervon entfallen auf die Beförderung von 5 388 t Eilgut mit 378 777 tkm 91 081 *M.*, 73 712 t Stückgut mit 4 743 004 tkm 542 112 *M.*, 1 538 t Militärgut mit 135 970 tkm 10 502 *M.*, 31 556 t Wagenladungsgut mit 2 561 385 tkm 164 562 *M.*, 564 636 t Güter der Spezial- und Ausnahmetarife mit 30 314 803 tkm 1 080 878 *M.* und 149 889 t Kohlen mit 13 400 117 tkm 296 262 *M.*

Für Postgüter wurden 8 890 (8 231) *M.* und an sonstigen Einnahmen 209 121 (197 529) *M.* d. i. für das Kilometer 565 (534) *M.* erhoben.

Die Gesammteinnahmen ergaben 4 461 670 (4 300 639) *M.* oder auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge 12 059 (11 623) *M.*

Dagegen betrugen die Betriebskosten 2 822 668 (2 746 919) Mark oder auf das Kilometer Betriebslänge 7 629 (7 424) *M.* = 63,3 (63,9) pCt. der Einnahme.

Der Betriebsüberschuss bezifferte sich auf 1 636 002 (1 553 720) *M.* bezw. für das Kilometer auf 4 430 (4 199) *M.* und im Verhältniss zum Anlagekapital mit 3,83 (3,63) pCt., wovon 1 282 068 (1 209 669) *M.* = 4,60 (4,34) pCt. des rein Oldenburgischen Anlagekapitals an die Oldenburgische Landeskasse abgeliefert wurden.

*) Die in ( ) stehenden Angaben beziehen sich auf das Jahr 1886.

Aus Württemberg.

Eröffnung eines Haltepunktes.

Am 14. Januar d. J. wurde auf der Staatsbahnstrecke Stuttgart-Calw der Haltepunkt Höfingen zwischen den Stationen Ditzingen und Leonberg für beschränkten Personen- und Gepäckverkehr — mit Ausschluss der Abgabe von Militär- und Hunde-Fahrkarten — eröffnet.

Anschaffung von Betriebsmitteln.

Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen hat neuerdings die Lieferung von 100 offenen, 100 bedeckten Güterwagen und 25 Plattformwagen öffentlich ausgeschrieben.

Lokalbahnen.

In Nr. 97 S. 911 Jahrg. 1888 d. Ztg. ist eine Notiz enthalten, nach welcher Ingenieur Baron Jaffa in Stuttgart weile, um namens einer bedeutenden Englischen Bankfirma von der Regierung die Konzession zum Bau und Betrieb von Lokalbahnen zu erwirken.

Der „Staatsanzeiger für Württemberg“ bringt nun in seiner Nummer vom 15. Januar d. J. den Bescheid zur allgemeinen Kenntniss, welchen das Königliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, dem in London ansässigen oben genannten Ingenieur auf sein Gesuch um Unterstützung bei Vornahme von Vorarbeiten für den Bau von Sekundärbahnen in Württemberg am 11. Januar d. J. ertheilt hat. Dieser Bescheid lautet: „Euer Hochwohlgeboren haben mit Zuschrift vom 26. November v. J. angezeigt, dass Sie beabsichtigen, im Königreich Württemberg diejenigen Sekundärbahnen zu bauen und zu betreiben, welche die Königliche Regierung dem Privatunternehmen zu überlassen bereit sei und für deren alsbaldige Ausführung ein volks-

wirthschaftliches Bedürfniss vorliege. Zugleich haben Sie mit dem Hinweis, dass die bei Ertheilung von Privatbahnkonzessionen in der letzten Zeit von der Königlichen Regierung gestellten Bedingungen Ihnen bekannt und dass Sie solchen Bedingungen auch Ihrerseits sich zu unterwerfen bereit seien, darum nachgesucht, es mögen Ihnen, als gänzlich unbekannt mit den lokalen Verhältnissen, diejenigen Linien bezeichnet werden, deren Bau die Regierung gerne sehen und deren Betrieb sie der Privatindustrie freigeben würde.

Hierauf wird Ihnen erwidert, dass dem Wunsch nach Bezeichnung derjenigen Linien, welche für den Privatbau zunächst in Betracht kommen, aus mehrfachen Gründen nicht willfahrt werden kann. Bis jetzt war ein Anlass nicht geboten, von Amtswegen alle für das Land mögliche Lokalbahnprojekte festzustellen.

Wenn auch der Eisenbahnverwaltung das Bestehen zahlreicher derartiger Eisenbahnwünsche nicht fremd geblieben ist, so fehlt es doch noch an zuverlässigen umfassenden Erhebungen, welche eine Beurtheilung der Bauwürdigkeit der einzelnen Bahnen und der Frage der Priorität des Baues ermöglichen würden. Die Bekanntgabe der ungeprüften Eisenbahnwünsche durch das Ministerium wäre nicht thunlich, weil sie als eine Empfehlung derselben aufgefasst werden möchte, wodurch für den Fall, dass deren Befriedigung durch die Privatunternehmung aus irgend welchen Gründen nicht zu erreichen wäre, Hoffnungen auf ein Eingreifen des Staats erweckt werden könnten, die zu erfüllen die Regierung sich vielleicht nicht in der Lage sehen würde. Der Natur der Sache nach dürfte es überhaupt mehr entsprechen, wenn die Initiative zum Bau von Lokalbahnen in erster Linie den Interessenten überlassen und der Regierung ihre Stellungnahme zu den verschiedenen Wünschen bis zu deren Abklärung in Gestalt eines lebensfähigen Projekts vorbehalten bliebe.

Falls die Absicht, Lokalbahnen in Württemberg zu bauen, weiter verfolgt werden will, müsste diesseits die Bedingung gestellt werden, dass die Verhandlungen mit den Behörden und den Interessenten unter Mitwirkung einer inländischen vertrauenswürdigen Persönlichkeit geführt werden und dass die finanzielle Garantie für die gehörige Ausführung der einzuleitenden technischen Vorarbeiten für einzelne Bahnprojekte durch ein inländisches leistungsfähiges Bankhaus übernommen wird. (gez.) Mittnacht."

Aus Frankreich.

Generaldirektion für Post- und Telegraphenwesen.

Das in Nr. 2 S. 13 d. J. unserer Zeitung erwähnte Gerücht, dass die Ueberweisung der Generaldirektion für Post- und Telegraphenwesen an das Handelsministerium geplant sei, ist durch einen bezüglichen Erlass vom 5. d. Mts. inzwischen bestätigt worden. Die Zweckmässigkeit dieser Massregel wird übrigens nicht allgemein anerkannt.

Eisenbahnreformen.

Bei der Berathung des Etats für die öffentlichen Arbeiten in dem Senate hat der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten, Loubet, in einer längeren Rede der Regierung mannigfache Reformen des Eisenbahnwesens dringend empfohlen. Nachdem er zunächst auf die Nothwendigkeit hingewiesen hatte, die Durchführung des bekannten Planes Freycinet mit vorsichtiger Zurückhaltung zu betreiben und die Frage des weiteren Baues von Bahnen untergeordneter Bedeutung auf Grund der Verträge vom Jahre 1883 in freundschaftlicher Weise mit den grossen Bahngesellschaften zu fördern, machte er darauf aufmerksam, dass viele Züge beseitigt werden könnten, deren Einrichtung lediglich durch Sonderinteressen veranlasst sei und, ohne einem wirklichen Bedürfnisse zu entsprechen, die Betriebskosten erhöhe. Auch vor unvorsichtigen Tariferniedrigungen, welche häufig auf wenig erwiesene Forderungen der Handelskammern, Generalräthe u. s. w. bewilligt würden, glaubt der Redner warnen zu müssen. Der jetzige Minister der öffentlichen Arbeiten, Deluns Montaud, hat gegen die von seinem Vorgänger vertretenen Anschauungen grundsätzlich nichts einzuwenden gefunden.

Pariser Stadtbahn.

In der Sitzung des Pariser Stadtrathes vom 29. Dezember v. J. ist ein von 50 Mitgliedern desselben unterstützter Antrag vorgelegt, nach welchem die Wähler mit „Ja" oder „Nein" über die Frage, ob behufs Ausführung der Stadtbahn eine Anleihe zu erheben ist, abstimmen sollen. Die Art und Weise, wie diese Abstimmung zu erzielen ist, soll das Büreau des Stadtrathes berathen. Zur Deckung der hierfür entstehenden Kosten soll ein Betrag von 30 000 Frcs. zur Verfügung gestellt werden.

Nach lebhafter Erörterung des Vorschlages soll derselbe mit 32 gegen 26 Stimmen zur Erwägung angenommen sein.

Personenverkehr von Paris im Jahre 1887.

Während des Jahres 1887 sind in Paris und seinen Vororten 301 559 893 Personen, also an jedem Tage 826 190 Personen befördert worden. Dieselben vertheilen sich auf die einzelnen Verkehrsmittel wie folgt:

	Betriebslänge m	Personen im Jahre	Personen an jedem Tage	in Prozenten des Gesammtverkehres	Jahreseinnahme Frcs.
Omnibus	359 970	188 960 731	517 699	62,8	34 401 629
Tramways . . .	135 300	48 668 234	133 337	16,1	6 987 415
Eisenbahnen . .	—	30 433 703	83 380	10,—	4 609 190
Dampfschiffe . .	22 000	16 359 155	44 820	5,4	2 450 000
Ein- und Zweispänner . . .	—	17 138 070	46 954	5,7	18 806 175
	—	301 559 893	826 190	100,—	67 254 409

Am 1. Januar 1887 bedeckte Paris eine Fläche von 7 802 ha mit 82 502 bewohnten Baulichkeiten. Die Einwohnerzahl betrug 2 260 945 Personen. Die öffentlichen Strassen waren 949 506 m lang, wovon 24,8 pCt. mit Bäumen bepflanzt sind. Aus den vorstehenden Ziffern ergibt sich, wenn man die allerdings sehr zahlreichen Fremden vernachlässigt, dass auf jeden Einwohner der Stadt in dem Berichtsjahre 133 Fahrten entfallen.

Neue Wagen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

In den schnellfahrenden Zügen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn verkehren seit einiger Zeit zwei neue Arten von Wagen, welche sowohl hinsichtlich der Sicherheit, als auch hinsichtlich der Bequemlichkeit der Reisenden gelobt werden. Die Wagen haben eine ungewöhnliche, etwa drei gewöhnlichen Wagen entsprechende Länge und bewegen sich auf Truckgestellen.

Die eine Gattung besteht aus einem mächtigen, seiner ganzen Länge nach mit einem Seitengange ausgestatteten Wagen, welcher durch die an seinen Enden befindlichen Plattformen zugänglich ist. Alle Wagenabtheilungen münden auf den Seitengang, dessen Aussenwand einen bequemen Ausblick ins Freie gestattet. An beiden Enden desselben befinden sich Toilettenräume. Jede Wagenabtheilung enthält sechs bequeme Sitzplätze.

Bei der zweiten Wagengattung sind an beiden Enden je zwei, im ganzen also vier Abtheilungen I. Klasse angeordnet, zwischen welchen je ein, mit Toiletteneinrichtung versehener Durchgangsraum sich befindet. Der mittlere Theil des Wagens enthält Schlafplätze.

Amerikanische Mittheilungen.

Gesetzgebung in Vermont.

Die Landesvertretung des Staats Vermont hat während ihrer letzten Session zahlreiche Gesetze betreffend die Eisenbahnen desselben angenommen, deren Inhalt nach der „Railr. Gazette" kurz wie folgt anzugeben ist.

Die Bahnen müssen auf Verlangen von mindestens 25 Stimmenden einer Station gleich günstige Frachtpreise gewähren, wie sie für irgend eine andere Station gelten.

Die Eisenbahnkommissare dürfen die Ablassung durchgehender Züge auch an Sonntagen gestatten, wenn dies durch öffentliche Nothwendigkeit oder Annehmlichkeit erforderlich scheint (dies Gesetz gleicht dem für Massachusetts).

Die Kommissare dürfen, wenn dies die öffentliche Sicherheit erheischt, Aenderungen bezüglich der Durchkreuzung von öffentlichen Wegen anordnen und dürfen bestimmen, wer die Kosten dafür zu tragen hat. Solche Aenderungen dürfen aber innerhalb eines Bezirks (county) oder auf einer Bahn höchstens einmal in einem Jahre beschlossen werden. Die Ausführung der Beschlüsse der Kommission kann auf Erfordern derselben durch den obersten Gerichtshof erfolgen; dieser darf jedoch die Beschlüsse prüfen und abändern.

Weichen, Herzstücke und Schutzschienen sind bis 1. Dezember 1889 mit Fussschützern zu versehen.

Personen-, Post- und Gepäckwagen — ausgenommen in den gemischten Zügen — dürfen nach dem 1. Dezember 1889 nur Heizungsvorrichtungen führen, welche von den Kommissaren gebilligt sind. Dies soll aber letztere nicht berechtigen, die Heizung von Wagen durch Dampf von der Lokomotive zu verbieten.

Jede Bahn muss auf den Hauptstationen Fahrkartenbücher von bequemer Grösse für nicht mehr als 1 000 Meilen jederzeit zum Verkauf bereit halten lassen. Dieselben müssen benutzt werden können von allen Mitgliedern einer Familie

oder Firma, wenn der Käufer dies verlangt und die Namen dieser Mitglieder angibt. Die Eisenbahnkommissare können einzelnen Bahnen die Nichtbefolgung dieser Vorschrift gestatten.

Die Eisenbahnkommissare haben die Ursachen jedes, mit Verlust von Menschenleben verbundenen Unfalls zu untersuchen; bezüglich anderer Unfälle können sie dies auch thun, wenn es ihnen angemessen erscheint. Es steht ihnen frei, hierbei öffentliche Verhandlung eintreten zu lassen, denen dann der Staatsanwalt beizuwohnen hat. Der Generaldirektor oder -Inspektor jeder Bahn hat jeden erheblichen Unfall, in gewissen Fällen telegraphisch, ungesäumt zu melden.

Auf Antrag von drei oder mehr Landeigenthümern auf Anbringung von Uebergangsthoren (gates) oder elektrischer Signale bei einer Wegekreuzung müssen die Eisenbahnkommissare feststellen, und wenn die öffentliche Sicherheit es erfordert, Uebergangsthore oder Signale oder die Aufstellung eines Signalwärters anordnen. Sie können auch die Stunden, in denen die Thore zu bedienen sind und der Signalwärter im Dienst sein soll, von Zeit zu Zeit bestimmen. Auf Erfordern der Kommissare erzwingt der höchste Gerichtshof die Durchführung ihrer Anordnungen.

An Kreuzungen der öffentlichen Wege in gleicher Ebene müssen Zeichentafeln mit von den Kommissaren genehmigten Anschriften aufgestellt bezw. beibehalten werden.

Urtheil über Amerikanische Bahnen.

Der Präsident der Union Pacificbahn, Charles Francis Adams, hielt in einer Sitzung des „Commercial Club" in Boston am 14. Dezember v. J. eine längere, besonders bemerkenswerthe Ansprache über die gegenwärtigen Eisenbahnzustände. Er erklärte darin, nach der „Railroad Gazette", dass seit dem Bestehen der Bundes-Eisenbahnkommission „die Moral der Frachtagenten tiefer gesunken sei, als jemals vorher, was viel sagen wolle." Bezüglich der unehrenhaften Art der Frachtkürzung schliesst er sich Wort für Wort der Aeusserung der Entrüstung seitens des Richters Cooley (eines der Kommissare) an und sagt dann weiter: „Es ist dieser Mangel an Rechtlichkeit, diese Erwerbsgier, diese Ueberlieferung der Geschäfte an Untergeordnete, welche sich auf Kosten der Aktionäre stets in den Haaren liegen, wodurch das Eisenbahnwesen zu seiner jetzt so tiefen Lage heruntergebracht ist und noch tiefer zu sinken droht. Hierfür das Zwischenstaats-Verkehrsgesetz verantwortlich zu machen, ist ein ganz grober Irrthum. Würde dies Gesetz morgen aufgehoben, so würde daraus nur eine vorübergehende Erleichterung für die Aktienbörse entstehen. Einige Tage lang würden die Dinge anscheinend besser gehen, sicherlich aber dann sofort wieder in den jetzigen schlimmen Zustand zurücksinken, sofern nicht das Messer der Reform tiefer einschneiden und die bestehenden Uebelstände mit der Wurzel ausrotten würde. Das Eisenbahnwesen muss sich selbst heilen; keinerlei gesetzgebende Massregel kann hierbei helfen."

Aber während er das erwähnte Gesetz nicht, wie dies von vielen anderen geschieht, als die unmittelbare Ursache der gegenwärtigen Störungen ansieht, hält er es für ein nachtheiliges Stück der Gesetzgebung, welches Folgen hervorruft, vor denen seine Urheber zurückgeschreckt sein würden. Es hat nach seiner Ansicht das Streben nach Zusammenlegungen (consolidation) eher verstärkt, als vermindert; die kleinen Bahnen werden, hauptsächlich infolge des Verbots der „pools" eine nach der andern dem Magen der wenigen grossen Systeme, zu welchen sich reissend schnell die Bahnen des Landes krystallisiren, zugetrieben, und die „long and short haul clause" legt das Geschäft der mittleren und kleinen Plätze lahm und macht sie unfähig zum Wettbewerb mit den grossen Handelsmittelpunkten, dies im graden Gegensatz zu den Absichten der Gesetzgeber.

„Eine wohl überlegte Eisenbahn- — ‚clearinghouse' — Einrichtung würde sich thatsächlich, ob mit oder ohne Absicht, als eine unmittelbare Verstärkung aller besseren Theile des Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes erweisen. — — Ein vernünftiges, öffentlich verkündetes, von allen Seiten ehrenhaft festgehaltenes System der Eisenbahnbeförderungssätze ist die geschäftliche Nothwendigkeit des Tages, nicht weniger für die Gemeinschaft der Geschäftsleute, als für die Bahnen selbst. Dies zu erreichen wurde vor zwei Jahren bei Erlass jenes Gesetzes gehofft, thatsächlich hat letzteres aber die Uebelstände, welche es beseitigen sollte, verschärft.

„Meine Vorschläge für eine wichtige und erwünschte Besserung der gegenwärtigen Eisenbahnlager würden hiernach dahin gehen: Zögerung — wenigstens für eine gewisse Zeit — in dem gegenwärtig allzu eifrigen Streben nach Krystallisation und Zusammenlegung durch Aufhebung der diese Richtung begünstigenden Theile des Gesetzes; Aufhebung des Verbots der Pools, oder mindestens Aenderung dahin, dass Verträge der Eisenbahnverwaltungen über Verkehrstheilung und Wettbewerb zu vernünftigen Sätzen, nach Bestätigung durch die Bundeseisenbahnkommission, gesetzlich bindende Kraft erhalten; vor allem aber: Begünstigung und Erleichterung jedes Bestrebens unter den Betheiligten, welches darauf abzielt, den Zustand der geschäftlichen Moral in Eisenbahnkreisen zu heben. Nichts kann diesem Zwecke mittelbar oder unmittelbar dienlicher sein, als die Vereinigung der Bahnen zu einem öffentlichen und anerkannten Abrechnungshause (clearinghouse system), durch welches die Verkehrsverwaltung des Landes den Händen unverantwortlicher untergeordneter Kräfte, welche darin jetzt so schnöden Missbrauch treiben, entzogen und denjenigen wieder übertragen werden kann, welche der That und dem Namen nach den Gesellschaften, deren Spitzen sie sind, verantwortlich sein sollen."

Ueber die geschäftliche Moral des Personals der Bahnen sprach sich auch der Präsident Stickner, von der Chicago, St. Paul und Kansas City Eisenbahn, in einer Versammlung der Direktoren des westlichen Verbandes zu Chicago in ähnlicher, zum Theil noch ungünstigeren Weise aus.

Unwetter.

Ein mit Schnee und Regen verbundener heftiger Sturm hat am 16. Januar einen weit ausgedehnten Bezirk des Staates Newyork und die Gegend nordwärts davon heimgesucht, und, ausser anderem Eigenthum, auch den Eisenbahnen vielfachen Schaden zugefügt und Betriebsstörungen hervorgerufen. In Canada (Montreal und Quebec) wurde der Sturm zu einem sog. „blizzard", welcher tagelang den Gang der Züge unmöglich machte. Zahlreiche Fälle der Unterwaschung der Gleise, Zerstörung von Brücken sind aus den betroffenen Gegenden gemeldet; auch Menschenleben sind dabei verloren gegangen.

Leben auf der Panama-Eisenbahn.

Ueber eine Unterredung mit einem Zugführer der Panama-Eisenbahn theilt ein Berichterstatter des „Commonwealth" aus Topeka (Kan.) folgende Auslassungen des ersteren mit:

„Ich fahre einen Durchgangs-Güterzug von Aspinwall nach Panama. Diese, 47 Meilen lange, eingleisige, der Kanalgesellschaft gehörige Bahn hat 31 Stationen und 270 Meilen Seitengleise. Es fahren darauf täglich 16 regelmässige und häufig Sonderzüge, alle zwischen 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends. Bei den vielfachen Krümmungen der Bahn hat es seine Schwierigkeit, die Züge, welche von 15 bis 90 Wagen mitnehmen, rechtzeitig durchzubringen; auf 6 Meilen Länge sind 15 Wagen genügende Ballaste für jede Lokomotive. An Personenzügen werden 8 befördert, davon 2 gemischte, welche gleichzeitig den Lokal-Güterverkehr vermitteln.

In den regelmässigen Durchgangs-Personenzügen werden zwar 2 Wagen I. Klasse mitgeführt, die meisten Reisenden fahren aber II. Klasse, da die Bevölkerung zum grössten Theil aus Negern und Chinesen besteht. Die Kanalleute werden an jedem zweiten Sonntag bezahlt und es entwickelt sich dann zwischen den so nahe an einander belegenen Stationen ein äusserst lebhafter Verkehr, so dass am letzten Sonntag auf jedem der Züge beider Richtungen jeder der 7 Schaffner mehr als 200 Billets einzusammeln und dabei noch vielfach Baarzahlung anzunehmen hatte. Täglich wird auch je 1 Wagen zur Beförderung der Todten und Verwundeten, ferner von Aspinwall Nachmittags 5 Uhr ein Zug nach dem Kirchhof befördert. Niemals sah ich soviel Todte zusammen, als in Panama.

Das gelbe Fieber, die Cholera und die Pocken fordern viele Opfer und nicht ein Tag vergeht, ohne dass 2—6 Menschen beim Bau, besonders durch Ueberfahren, verunglücken. Dem Tödten eines Menschen schenkt man aber dort nicht mehr Beachtung, als anderswo dem eines Hundes. Die Zugführer (bezw. Schaffner) bekommen monatlich 175 D. in Amerikanischem Gold und haben ein gut möblirtes Zimmer für sich auf jeder Endstation. Für Lebensunterhaltung einschl. Wäsche haben sie monatlich 40 D. zu zahlen.

Während anfangs der Todtenzug mich schaudern machte, bin ich jetzt vollständig dagegen abgehärtet und je länger ich hier bleibe, desto mehr gefällt mir das Land."

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Einfluss des Empfangsverzuges auf die Haftung des Frachtführers für Verlust des Frachtgutes.** — Die Klage gegen den Eisenbahnfiskus auf Ersatz für zwei im Güterschuppen der Eisenbahn verbrannte Frachtstücke, welche an den Kläger adressirt waren, wurde abgewiesen, weil der Kläger die für die Abholung der Frachtstücke reglementsmässig vorgeschriebene Frist versäumt hatte: „Die Wirkungen eines von dem Empfänger begangenen Abnahmeverzuges sind in dem Handelsgesetzbuch nicht besonders geregelt. Nach Artikel 395 besteht die dem Frachtführer durch diese Vorschrift auferlegte erschwerte Haftung von der Empfangnahme bis zur Ablieferung des Frachtguts und die Berathungsprotokolle der Kommission ergeben, dass ein zu Artikel 395 (371 d. Entw.) beantragter Zusatz des

Inhalts: ‚Wenn der bezeichnete Empfänger des Gutes sich mit der Abholung desselben im Verzuge befindet, so hat der Frachtführer nicht länger nach den Bestimmungen über den Frachtvertrag zu haften', abgelehnt worden ist. Jedoch ist dies nicht so aufzufassen, als habe dem Artikel 395 eine auch die Fälle des Abnahmeverzuges deckende Anwendung gesichert werden sollen. Im Gegentheil schliessen die gegen den Zusatz geltend gemachten Bedenken, nachdem ausgeführt worden ist, dass der Zusatz in der obigen Fassung theils zu weitgehend, theils nicht erschöpfend sei, mit der Bemerkung: ‚Es liege auch kein praktisches Bedürfniss für den Zusatz vor, da durch den Artikel 395 die Anwendung der allgemeinen Rechtsgrundsätze über die verzögerte Empfangnahme (mora accipiendi) nicht ausgeschlossen werde'. Infolge dessen geht die z. Z. als herrschend zu bezeichnende Meinung, welcher sich auch das Berufungsgericht angeschlossen hat, dahin, dass die Haftpflicht des Frachtführers sich mit dem Abnahmeverzuge des Empfängers diesem gegenüber aus der sog. schwereren Rezeptshaftung des Artikels 395 in die leichtere, nur die Fälle absichtlicher und grobfahrlässiger Verschuldung umfassende Haftpflicht des gewöhnlichen Verwahrers verwandele, und dass es nicht sowohl eine beschränkende Modifikation als vielmehr eine Wiedergabe der ohnehin, insbesondere auch nach § 1266, verbunden mit § 728 des Sächs. Bürg. Gesetzbuches geltenden gesetzlichen Regel ist, wenn die Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn auf jene leichtere Haftung durch § 61 Absatz 1 des Betriebsreglements mit der unter der Voraussetzung des Artikels 405 auch dem Empfänger gegenüber wirksamen Bestimmung, dass die Frachtgüter im Falle verzögerter Abholung auf Gefahr und Kosten des Absenders lagern, noch besonders als eine der in den Frachtvertrag aufzunehmenden Bedingungen vorgesehen ist. (Vgl. Eger, Frachtrecht I., S. 228, II., S. 153; Endemann, d. Recht d. Eisenbahnen, § 123 S. 629, 634; Goldschmidt in Zeitschr. f. Handelsrecht Bd. IV S. 617 u. s. w. u. s. w.) Allerdings sind auch Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsger. und des Reichsger. vorhanden, in denen mit scheinbar allgemeiner Geltung ausgesprochen wird, dass selbst der Empfangsverzug des Destinatärs nicht geeignet sei, die Fortdauer der Haftung des Frachtführers bis zur effektiven Ablieferung des Frachtguts auszuschliessen, ein Satz, welcher, auf die strenge Haftung nach Artikel 395 bezogen, dahin führen müsste, der Bestimmung im § 61 Absatz 1 in der hier fraglichen Richtung auf Grund von Artikel 423 die Geltung zu versagen. Doch scheint bei den hier gemeinten Erkenntnissen (Entsch. d. Reichs-Oberhandelsger. Bd. XIV S. 294) ein Sachverhältniss zu Grunde gelegen zu haben, welches nicht speziell zu der Prüfung der Frage über die Fortdauer der sogen. Rezeptshaftung genöthigt hat. Das Berufungsgericht hat deshalb keine der angezogenen Entscheidungen der hier vertretenen Meinung entgegenstehend gefunden. — Für den vorliegenden Fall folgt hieraus, dass die Bezugnahme des Beklagten auf den Brand des Güterschuppens als Ursache der Vernichtung der Frachtstücke nicht nach den strengen Anforderungen des Artikels 395 des H.-G.-B.'s, nach denen er mit der Behauptung nur zu hören sein würde, wenn er zu beweisen vermöchte, dass der Brand nach der Art seiner Entstehung und Ausbreitung dem Begriff der „höheren Gewalt" zu unterstellen sei, sondern nach § 731 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu beurtheilen ist, wonach der Verpflichtete, welchem die Erfüllung seiner Verbindlichkeit (hier die Auslieferung des Frachtguts) unmöglich geworden ist, die an sich eintretende Vermuthung einer von ihm begangenen Verschuldung durch den Nachweis ausschliessen kann, dass die Unmöglichkeit durch Zufall, d. h. nach § 126 des Bürg. Ges.-B.'s durch Umstände herbeigeführt ist, für welche er nach der Natur des in Frage stehenden Rechtsverhältnisses nicht zu haften hat. Der Beklagte hatte somit nur darzuthun, dass ihm bei dem Untergange der Frachtstücke keine grobe Verschuldung zur Last falle und dieser Beweis ist als geführt zu erachten." (Erk. des Oberlandesger. zu Dresden vom 4. April 1888; Wengler's Archiv 1888, S. 452 ff.)

Verschiedenes.

Eisenbahnen in China.

Zur Ergänzung der mannigfachen Mittheilungen, welche wir bereits über das zwar vorsichtige, aber doch in der Zunahme begriffene Interesse der Chinesen für die Eisenbahnen veröffentlicht haben, bringen wir auch noch nachstehende Angaben aus einem, der „Voss. Ztg." zugegangenen Schreiben zur Kenntniss unserer Leser.

Am 2. Oktober v. J. wurde die erste Chinesische Eisenbahn von Tientsin nach Tongku und den Kaipingminen von dem Vizekönig der Provinz Chihli, Li, in Begleitung eines zahlreichen Gefolges befahren und besichtigt, da auf höchsten Befehl der Krone in Person des Prinzen Chun Bericht über die Bahn erstattet werden sollte.

Die bis jetzt vollendete Strecke beträgt etwa 81 Englische Meilen (130 km), ausserdem sind noch 5 Meilen (8 km) Zweiglinien ausgeführt. Die Bahn besitzt 14 Lokomotiven, 12 achträdrige und 4 vierrädrige Personenwagen, 260 Güter- und Arbeitswagen. Ausserdem besitzt sie 2 auf das eleganteste eingerichtete Salonwagen, die für den Vizekönig und seine Gäste bestimmt sind. Die Bahn ist in vorzüglichster Weise erbaut und obwohl mit Sparsamkeit bei der Herstellung verfahren wurde, ist der Bau äusserst solid und in jeder Hinsicht als praktisch und den Verhältnissen des Landes, des Klimas, sowie den Sitten und Gewohnheiten der Bevölkerung angepasst. Die Bahn würde jedem Europäischen Staat zur Ehre gereichen. Der bisherige Kostenpreis der Linie betrug ungefähr 1⅓ Millionen Taels (etwa 6½ Millionen Mark), eine sehr niedrige Summe wenn man in Betracht zieht, dass eine grosse Zahl eiserner Brücken (56 im ganzen) erforderlich gewesen ist. Die Direktion der Gesellschaft führt Wu Thing Faug, ein Chinese, welcher in England mit höchster Auszeichnung seine juristischen Studien erledigt hat, mit Umsicht, Energie und Unbestechlichkeit. Der Personenverkehr nimmt stetig zu, aber vorläufig rentiren sich nur sogen. „gemischte" Züge; Personen- und Expresszüge bleiben der Zukunft vorbehalten, bis die Linie bis Peking ausgebaut sein wird. Man wird dann Peking von Tientsin aus bequem in 1½ Stunden erreichen können.

Der vizekönigliche Zug erreichte (angeblich?!) eine Schnelligkeit bis 50 Englische Meilen (80 km) in der Stunde; doch wurde stellenweise langsamer gefahren, um dem Vizekönig die Möglichkeit zu geben, Brücken, Stationsgebäude u. s. w. genauer zu besichtigen. Der Vizekönig soll den an dem Unternehmen Betheiligten seine vollste Zufriedenheit ausgesprochen haben.

Transkontinentale Eisenbahn in Brasilien.

Das bereits lange erörterte Projekt einer Transkontinentalen Südamerikanischen Eisenbahn, welche, über Pernambuko, Santa Fé und Valparaiso gehend, das Atlantische Meer mit dem Stillen Ozean verbinden soll, beginnt Gestaltung anzunehmen. Der Ausgangspunkt der vorgeschlagenen Linie ist die Stadt Recife; dieselbe berührt alsdann nach Durchschreitung des gewaltigen Thales Saô Francisco in der Provinz Pernambuko die Orte Matto Grande, Porto Velho, Belem, Cabrobo und Boa Vista; in der Provinz Bahia die Orte Casa Nova, Remanso, Pilão Arcado, Porto Alegre, Barca, Boa Vista, Espirito Santo und Carinhamba; in der Provinz Minas Geraes die Orte Januaria, San Romão und Guaycuhy. Die Linie gewinnt durch den Aufstieg in dem Thal Abaeté die Höhen von Patrocinio und Bagagem und hat, um in das Tiefland des Paranà einzutreten, nur die Serra de la Matta da Corda zu überschreiten, eine lange Gebirgskette, welche sich von der Serra de Canastra in der Richtung von Norden fast bis zum Zusammenflusse des Paracatù und des San Francisco erstreckt. In dem Paranàthale senkt sich die Linie beständig in das Gebiet der Provinzen San Paulo und Paranà; dieselbe berührt alsdann die Städte San Borja, Itaqui und Uruguayana, durchkreuzt Uruguay und erreicht la Paz, von wo eine Zweigbahn nach Buenos-Ayres geführt werden soll. Von la Paz geht die Linie unmittelbar über Mendoza nach Valparaiso.

Die in Aussicht genommene Bahn würde etwa 6800 km lang werden, wovon 4400 km auf Brasilien und 2400 km auf die Republik Argentinien und auf Chile entfallen. Die Herstellungskosten sind auf etwa 700 Millionen Mark geschätzt.

An der Spitze des Unternehmens steht ein Brasilianisches und Argentinisches Syndikat. Dem Vernehmen nach wird das Projekt von der Brasilianischen Regierung lebhaft begünstigt, und dieselbe soll den Staatsbehörden die thunlichste Unterstützung der mit den Vorarbeiten beschäftigten Ingenieure zur Pflicht gemacht haben. Die Ausführung der Vorarbeiten ist durch Erlass vom 27. Oktober v. J. genehmigt

Griechische Eisenbahnen.

Nach den Erklärungen, welche der Präsident des Ministerrathes in dem Parlamente abgegeben hat, ist der Bau der Eisenbahn Larissa-Athen-Piräus beschlossene Sache. Ferner lässt die Griechische Regierung Vorarbeiten zur Vervollständigung des Bahnnetzes unter thunlichst sparsamen Bedingungen fortsetzen. In Aussicht genommen ist die Herstellung einer 86 km langen Bahn Pyrgos-Megalopolis, einer 97 km langen Bahn Megalopolis-Sparta-Gythion und einer 102 km langen Bahn Pylos-Pyros, im ganzen also 285 km, deren Kosten auf 18 Millionen Mark veranschlagt sind. Die vorgenannten Strecken sollen eine Spurweite von 1 m erhalten. Zur weiteren Vervollständigung sollen ausserdem Bahnen mit 60 cm Spurweite für etwa 3 Millionen Mark ausgeführt werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Grossenbaum für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren. Am 1. Februar d. J. wird die Station Grossenbaum unseres Bezirks für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Ueber die bezüglichen Tarife ist das Nähere bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 15. Januar 1889. (187)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2 Verkehrsstörungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehung ist der Gesammtverkehr zwischen Stanislau und Husiatyn am 12. Januar d. J. eingestellt worden.

Hiervon beehren wir uns unter Bezugnahme auf § 14 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung ergebenst Mittheilung zu machen.

Wien, am 16. Januar 1889. (188)
Die Verkehrsdirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Betriebsdirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn vom 14. d. Mts. zufolge ist der am 11. d. Mts. infolge Schneeverwehung und heftigen Schneesturmes zeitweise eingestellt gewesene Güterverkehr auf der Linie Lemberg-Brody-Podwoloczyska am 14. d. Mts. in vollem Umfange wieder aufgenommen worden, was hierdurch unter Bezugnahme auf § 14 Absatz 4 des Vereins-Wagenbenutzungsübereinkommens zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 21. Januar 1889. (189)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Der auf allen Linien der Kolomeaer Lokalbahnen am 13. Januar l. J. wegen Schneeverwehung eingestellte Verkehr wurde am 15. Januar l. J. wieder aufgenommen.

Lemberg, den 16. Januar 1889. (190)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Der infolge Schneeverwehung mit 13. Januar l. J. auf der Strecke Lemberg-Belzec (Tomaszów) eingestellte Verkehr wird am 18. Januar l. J. wieder aufgenommen.

Lemberg, am 17. Januar 1889. (191)
Die Betriebsdirektion.

4. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg. Der im Bereiche der Preussischen Staatsbahnen seit dem 1. d. Mts. bestehende Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien findet vom 15. d. Mts. ab unter den gleichen Bedingungen auch im oben bezeichneten Verkehre Anwendung.

Magdeburg, den 15. Januar 1889. (192)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Mit Gültigkeit von heute ab wird die Station Spalt der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif vom 1. März 1884 aufgenommen.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 18. Januar 1889. (193)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. kommen die Nachträge IX zu den Gütertarifheften Nr. 1, 2 und 4 sowie X zu den Gütertarifheften Nr. 3, 6 und 7 zur Einführung. Dieselben enthalten abgeänderte Sätze für die Stationen Brandenburg, Burg bei Magdeburg, Gerwisch und Ebernburg, sowie neue Sätze für die Stationen Moosch, Heidingsfeld Bad. B., Steglitz und diejenigen der Neuhaldensleber Eisenbahn, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2, 9 und 10. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 15. Januar 1889. (194)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, wodurch die direkte Abfertigung der hier in Frage kommenden Beförderungsgegenstände theils eine Erweiterung, theils eine Beschränkung erfährt.

Aufgehoben werden hierdurch:

a) der seitherige Mitteldeutsche Verbandstarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. März 1880 nebst Nachträgen,

b) die für die Stationen der Sächsischen Staatsbahnstrecke Dresden-Elsterwerda in den Leichen-, Fahrzeug- und Viehtarifen der Preussischen Staatsbahnverkehre Berlin-Frankfurt a/M. und Berlin-Hannover nebst Nachträgen noch enthaltenen direkten Sätze und zwar ohne Ersatz insoweit als der neue Tarif solche Sätze nicht wieder enthält.

Mit dem gleichen Tage gelangen auch die in dem obenbezeichneten neuen Tarife enthaltenen besonderen Beförderungspreise für Vieh in Wagenladungen mit den Mitbewerbstationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn, ferner Görlitz, Zittau, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Gera und Zeitz der Sächsischen Staatsbahnen für die gleichnamigen Preussischen Staatsbahnstationen in den betreffenden Preussischen Staatsbahnverkehren zur Anwendung, jedoch hinsichtlich der Preussisch - Sächsischen Mitbewerbstationen nur insoweit, als die neuen Sätze billiger sind als die seitherigen.

Der neue Tarif ist vom 15. Februar d. J. zu dem darauf vorgedruckten Preise bei den Verbands - Güterexpeditionen käuflich zu haben, während auf bezügliche Anfragen schon von jetzt an jede gewünschte nähere Auskunft von unserem Tarifbüreau ertheilt wird.

Erfurt, den 17. Januar 1889. (195)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Breslau. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung auf den Stationen Gultowy, Kruschwitz, Rozniaty, Runowo und Wongrowitz ab, ferner mit dem Tage der noch bevorstehenden Eröffnung des Betriebes auf der Station Danzig Weichselbahnhof treten nachstehende Frachtsätze für den Ausnahmetarif 1 — Getreide u. s. w. — in Kraft:

Frachtsätze für 100 kg in Mark:

Zwischen	Jarotschin	Posen
und Danzig Weichselbahnhof	1,39	1,32
„ Gultowy	0,32	0,20
„ Kruschwitz	0,65	0,59
„ Rozniaty	0,63	0,58
„ Runowo	0,58	0,30
„ Wongrowitz	0,62	0,34

Bromberg, den 17. Januar 1889. (196)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für den Transport von Obst, gedörrtem, Pflaumenmus, Powidl und Lequar in Wagenladungen zu 10000 kg von Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen, gültig vom 5. Oktober 1887, bleibt bis Ende Dezember 1889 in Kraft.

München, den 16. Januar 1889. (197)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Main-Neckar-Bahn. Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife, sowie dem Gütertarife der Main - Neckar - Bahnstationen mit Mannheim Badisch- und Sachsenhausen Staatsbahn tritt am 1. Februar l. J. der XI. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält unter anderem eine Aenderung der Ueberfuhrgebühren, Platzfrachten des Stättegeldes im Verkehr zwischen den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. und Sachsenhausen bezw. den Wasserumschlagsstellen etc. daselbst. Diese Aenderung gilt bereits vom 15 Januar 1889, soweit dadurch Erhöhungen eintreten, vom 1. März 1889 ab.

Näheres bei der Eil- und der Güterexpedition Frankfurt a/M.-Staatsbahnhof.

Darmstadt, den 15. Januar 1889. (198)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Lokal - Güterverkehr der Königlich Württbg. Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab kommen für die Beförderung von Salz ab Jagstfeld und Neckarsulm nach Crailsheim und Nördlingen transit Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie beim Tarif- und Reklamationsbüreau der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu erfahren sind.

Stuttgart, den 16. Januar 1889. (199)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits. Am 1. Februar d. J. tritt zum Tarife vom 1. April 1888 für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält Aenderung und Ergänzung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, der speziellen Tarifvorschriften und der besonderen Bestimmungen, Aenderung von Stationsnamen, sowie anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Bockenem und Branschweig (Nordbahnhof und Wilhelmithorbahnhof) der Braunschweigischen Landeseisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Magdeburg, den 17. Januar 1889. (200)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. I.

Beiblatt zu Nr. 6 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 23. Januar 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Die Pfälzischen Stationen Lambrecht, Landau W. B., Tschifflick-Niederauerbach und Winnweiler werden mit Wirkung vom 20. Januar l. J. in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Roheisen aufgenommen. Das Tarifheft Theil II No. 3 vom 1. Februar 1885 ist demnach auf Seite 4 bis 6, wie folgt, zu ergänzen:

Ausnahmetarif 3 für Roheisen.

Von und nach dem Schnittpunkte	Tariftabelle I (via Bettingen)			II (via Esch)			III (via Wasserbillig)		
Schnitttabelle B.	km	Route	für 1 000 kg in M.	km	Route	für 1 000 kg in M.	km	Route	für 1 000 kg in M.
Lambrecht	230	T. B.	5,70	210	T. E.	5,20	192	W.	4,80
Landau W. B. . . .	235	J. T. B.	5,80	215	J. T. E.	5,30	197	J. W.	4.90
Tschifflick-Niederauerbach	170	„	4,30	150	„	3,90	132	„	3,50
Winnweiler	227	T. B.	5,60	207	T. E.	5.20	189	W.	4 80

Köln, den 18. Januar 1889. (201)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Vom 1. April d. J. ab sind in den z. Zt. bestehenden Staatsbahn-Gütertarifen für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Magdeburg, Altona, Frankfurt a/M., Hannover, Oldenburg, Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) andererseits, ferner im Reichsbahn-Staatsbahn-, im Breslau-Sächsischen, im Hanseatisch-Ostdeutschen, Schlesisch-Süddeutschen und Mitteldeutschen Gütertarife die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches, des Spezialtarifs II für den Verkehr mit Sosnowice (Station der Warschau-Wiener Eisenbahn), soweit der Kilometertarif in Frage kommt, in der Weise zu berechnen, dass an die sich nach den jeweiligen Entfernungen und der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle für die Preussischen Staatsbahn-Gütertarife ergebenden Frachtsätze im Verkehr

mit Sosnowice loco . . . 0,07 M.
„ „ transito . 0,01 „

angestossen werden. Es treten hierdurch Erhöhungen um 0,06 M. pro 100 kg ein.

Soweit in obigen Tarifen ziffermässige Frachtsätze (Stations-Tariftabellen) bestehen, sind dieselben im Verkehr mit Sosnowice loco und transito um 0,03 M. pro 100 kg zu erhöhen. Unberührt von dieser Erhöhung bleiben nur die im Breslau-Sächsischen Gütertarife bestehenden Ausnahmesätze zwischen Sosnowice transito und Dresden.

Breslau, den 16. Januar 1889. (202)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Der am 1. Februar d. J. in Kraft tretende neue Tarif ist von jetzt ab bei den Güterexpeditionen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen und der Werrabahn zum Preise von 1,10 M. käuflich zu haben.

Meiningen, den 5. Januar 1889. (203)

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 tritt mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. der Nachtrag 27 in Kraft, welcher anderweite Kontrolvorschriften für verschiedene Exportgüter sowie Ausnahmetarifsätze für Wegebaumaterialien enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 13. Januar 1889 (204)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Stationen Ladenburg, Mühlburg, Ebersbach und Saulgau werden zum 1. k. Mts in den Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarif aufgenommen. Der bezügliche Nachtrag kann auf den Tarifstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 18. Januar 1889. (205)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für grünes Hohlglas zur Ausfuhr in Sendungen von mindestens 10 000 kg von Brackwede nach Harburg und Hamburg kommen vom 20 d Mts. an ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung. Das Nähere darüber ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 15. Januar 1889. (206)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Gütertarif für den diesseitigen Lokalverkehr ist mit sofortiger Gültigkeit der Nachtrag I, enthaltend ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen Kontrolvorschriften für verschiedene Wagenladungsgüter bei Ausfuhr über See, in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Oldenburg, den 18. Jan. 1889. (BW207)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlen-Kokes und Braunkohlen-Darrsteinen in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von Gross-Weissand und Neuwegersleben nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen treten am 1. Februar d. J. ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Güterexpeditionen nähere Auskunft.

Magdeburg, den 17. Januar 1889. (208)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Für Hopfen von Liboch nach Tetschen treten vom 15. Februar 1889 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1889, folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege in Kraft, und zwar:

a) In Einzelsendungen 49,0 kr.
b) Bei Aufgabe von oder Zahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen . . . . . . 23,5 „

} pro 100 kg.

Wien, am 18. Januar 1889. (209)

Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Herausgabe eines Anhanges zum Lokaltarife vom 1. Januar 1886 für den Eil- und Frachtgüter - Transport.) Mit 1. Februar 1889 tritt zu den ab 1. Januar 1886 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen (Theil II) für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transport im Zusammenhang stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Lokalverkehr der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein Anhang in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Strecken

Sternberg (inkl.) - Olmütz - Prerau-Schönbrunn-Chybi (inkl.),
Wrbatek (inkl.)-Olmütz (inkl.),
Chropin (inkl.)-Prerau (inkl.) und
Troppau (inkl.)-Schönbrunn (inkl.)

einerseits und Stationen der Strecke Hlinsko (inkl.)-Ernsdorf (inkl.) anderseits unter theilweiser Benutzung der Strecke Mähr.-Ostrau-Friedek-Mistek der K. K. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Mit dem Tage der Einführung dieses Anhanges werden die auf Seite 9 bis 66 des Nachtrages III zu den ab 1. Januar 1886 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentariten (Theil II) für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. im Lokalverkehre der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die gleichnamigen Relationen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt, und hat weiterhin das auf Seite 67 des genannten

Nachtrages vorfindliche Verzeichniss derjenigen Relationen, in welchen für Eilgüter oder einzelne Tarifklassen etc. über Wege fremder Bahnen theilweise billigere Frachtsätze bestehen, nebst Anmerkung zu entfallen.

Wien, den 15. Januar 1889. (210)

5. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von:

5 000 t Stahlschienen

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind. Angebote sind bis zum 8. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 17. Januar 1889. (211)
Das Generaldirektorat
der Dänischen Staatsbahnen.

Verdingung von Feuerungsmaterialien. Die für die Zeit bis Ende Juni 1889 noch erforderlichen

30 000 t Förderkohlen und
200 t Lokomotivkoaks

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Feuerungsmaterialien

bis zum Eröffnungstermin am

Sonnabend, den 2. Februar 1889, Vormittags 11 Uhr,

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 17. Februar d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbungen um Arbeiten und Lieferungen" sind in Nr. 88 des Deutschen Reichsanzeigers vom 29. März 1888 veröffentlicht.

Magdeburg, den 15. Januar 1889. (212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Stahlschienen und Kleineisenzeug. Zum Oberbau der Nebenbahn Hungen-Laubach werden erforderlich:

ca. 636 000 kg Stahlschienen und
„ 84 000 „ Kleineisenzeug.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen portofreie Einsendung von „Zwei Mark" in Postwerthzeichen von uns bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und portofrei bis zum 28. l. Mts., Mittags 12 Uhr, auf unserem Büreau hier, Frankfurter Strasse 2, einzureichen.

Darmstadt, den 15. Januar 1889. (213)
Grossh. Baubehörde für Nebenbahnen.
Stahl.

Lieferung von Oberbaumaterialien. Die Lieferung von

160 000 lfd. m Normalschienen aus Flussstahl (5 Loose),
18 000 Paar Schienenlaschen aus Flusseisen,
212 000 Stück Unterlagsplatten aus Flusseisen (2 Loose),
570 000 „ Schienennägel (4 Loose),
82 000 „ Schraubenbolzen (2 Loose) und
75 000 „ doppelten Federringen aus Tiegelgussstahl

soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 5. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Fürstenwallstrasse 10. Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" eingesandt werden. Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferung massgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 1 ℳ für jedes Bedingungsheft — also für alle 6 Bedingungshefte 6 ℳ — bezogen werden. Die im Reichsanzeiger vom 29. März v. J. Nr. 85 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auch auf diese Verdingung Anwendung. Die Zuschlagsfrist läuft am 19. k. Mts. ab.

Magdeburg, den 16. Januar 1889. (214)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten, mit rund 87 500 cbm Erdbewegung sowie der Rohrlegungsarbeiten, der Arbeiten zur Herstellung von rot. 250 cbm Mauerwerk von Durchlässen etc. auf der 10 km langen Nebenstrecke Glöwen-Havelberg soll öffentlich in einem Loose verdungen werden. Für die Bewerbung sind die in den Regierungsamtsblättern bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 massgebend. Versiegelte mit Aufschrift: „Angebot auf Erdarbeiten" versehene Angebote sind bis 13. Februar 1889, Vormittags 11 Uhr an den unterzeichneten Abtheilungs-Baumeister einzureichen, zu welcher Zeit dieselben auf dem hiesigen Abtheilungsbüreau eröffnet werden.

Die Verdingungshefte und Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Abtheilungsbüreau während der Dienststunden zur Ansicht aus; auch können erstere gegen baare, postfreie Einsendung von 2,75 ℳ von mir bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Havelberg, den 19. Januar 1889. (215)
Der Abtheilungs-Baumeister Borggreve.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. „Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung" bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 7. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. Januar 1889.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Nordamerikas im Jahre 1888.*)

Das eben geschlossene Jahr ist in verschiedenen Beziehungen ein besonders denkwürdiges für die Bahnen der Vereinigten Staaten gewesen. Es folgte auf das Jahr des umfangreichsten, bis jetzt vorgekommenen Bahnbaues und viele Bahnnetze wurden durch die Lasten, welche sie sich durch den Bau und die Ausrüstung ausgedehnter neuer Strecken zugezogen hatten, aufs schärfste angespannt. Es folgte ferner einem Jahre ausserordentlichen Wohlstandes und selbst ziemlich gute Erträge des Jahres 1888 erscheinen dürftig im Vergleich mit denen des Vorjahres. Es umschliesst 12 von den 21 Monaten, in denen das Zwischenstaats-Verkehrsgesetz besteht, und hat sich in demselben das Streben nach Staatsaufsicht geltend gemacht.

Die im vergangenen Jahre entstandene, schon häufig erörterte Herabdrückung der Eisenbahnwerthe würde unter gewöhnlichen Verhältnissen keineswegs die Folge des Wechsels der Betriebsergebnisse gewesen sein. Der Umfang des Verkehrs war ein bedeutender. Die Roheinnahmen zeigen, soviel bis jetzt zu ermitteln, gegen 1887 eine Zunahme von beinahe 4 pCt. und die Reineinnahmen einen Rückgang von ungefähr 9 pCt. Die Erträge für die Meile sind etwas geringer als 1887, aber höher als 1886 und 1885. Alle diese Thatsachen zeigen, dass die gegenwärtigen Ergebnisse die Herabdrückung der Werthe nicht genügend erklären. Man muss daher zu dem Schluss kommen, dass dieselbe eine Folge der Ungewissheit über den Erfolg der bestehenden Gesetze ist, sowie der Furcht vor weiterer und noch schwerer einschneidender Gesetzgebung und der Besorgniss vor Frachtenkämpfen, deren Wichtigkeit in der öffentlichen Meinung bedeutend überschätzt wird.

Was die Verkehrslage im einzelnen betrifft, so kann dieselbe, sowohl bezüglich der Personen-, wie auch der Güterbeförderung als allgemein gut bezeichnet werden; der Heruntergang der Einnahmen, wo er vorgekommen, ist nur die Folge erniedrigter Beförderungssätze. Eisenerze, Eisen und Kohlen gaben tüchtige Beschäftigung für den Frachtentransport. Die Weizenernte des Jahres war zwar nur schwach und der Ausfuhr-Getreideverkehr während des letzten halben Jahres nur gering; aber die Maisernte war eine sehr gute und die Sicherheit dieser Thatsache war für das allgemeine Geschäft förderlich. Die von Jahr zu Jahr verhältnissmässig stärker werdende Frachtbewegung im Lokalverkehr für den häuslichen Verbrauch hat daher den Ausfall beim Ausfuhrgeschäft ausgleichen können. Die Personenverkehrsleiter haben das Vergnügungs- (excursion-) geschäft immer weiter ausgedehnt und zweifellos an vortheilhaften Sonderzügen eine grössere Menge als je zuvor, und wie solches noch vor einigen Jahren undenkbar gewesen wäre, abgelassen.

Frachtenkriege sind bekanntlich sehr häufig vorgekommen, aber die am meisten besprochenen hatten die geringste Einwirkung auf die Gesammterträge. Die Trunkbahnen begannen schon früh im Jahre mit den Frachten für zubereitetes Fleisch und für Vieh. Sie haben einen erheblichen Theil solcher Transporte zu sehr niedrigen Preisen gefahren und befördern sie noch jetzt zu 20—30 pCt. unter den früheren ständigen Preisen. Auch haben sie während eines Herbstmonats Güter westwärts zu $^2/_3$ der gewöhnlichen Frachtsätze, und während mehrerer Monate Einwanderer zu weniger als die Hälfte des ordentlichen Fahrpreises befördert, aber der letztere Verkehr war nur schwach. Die Getreidefracht nach Osten hin, welche trotz des Wagenmangels Monate lang nur 20 Cts. betrug, wurde gleichzeitig mit der Fracht nach dem Westen und den Einwandererfahrpreisen wieder erhöht. Die Trunkbahnen machten während 1—2 Monate den Versuch der Veröffentlichung eines Durchgangstarifs für Getreide und Lebensmittel (provisions)

*) Aus der Jahresübersicht der „Railroad Gazette".

von westlichen Plätzen nach Europäischen Häfen, aber die Schwankungen in den Seefrachten machten diesen Plan zu Schanden.

Der Durchgangs-Schienenweg zwischen St. Paul und dem Osten über die Sault Ste. Marie Eisenbahn wurde vor Schluss des Winters für den Verkehr eröffnet und wurde eine Hauptursache der nordwestlichen Frachtenkriege, welche im Februar begannen und verschiedene Monate anhielten. Die Frachtsätze nordwestlich von Chicago wurden schliesslich wieder geordnet und scheinen jetzt gut innegehalten zu werden; aber die Personenfahrpreise sind im vergangenen Monat verdorben (demoralized), wenn auch jetzt, im Dezember, anscheinend wieder aufgebessert. Der Vorgang der Gesetzgebung in Jowa bezüglich der Herabsetzung der Beförderungspreise brachte eine ungünstige Wirkung auf die dortigen Bahnen hervor. In Minnesota wurden die Lokal-Personenfahrpreise ermässigt.

Der Streik der Lokomotivbeamten der Chicago, Burlington & Quinci Eisenbahn, welcher im Februar begann und die grössten bisher vorgekommenen Verkehrsunterbrechungen und Einnahmeausfälle verursachte, gebot dem damals im Südwesten im Gange befindlichen Herabdrücken der Preise einen theilweisen Halt und es wurden dann im März die gewöhnlichen Sätze wieder hergestellt.

Der Wettbewerb im Personenverkehr zwischen Chicago und den Missouri-Flussstationen wurde durch vergrösserte Schnelligkeit, anstatt mittelst Preisherabsetzung durchgeführt, doch liess man die schnellen Züge bei abnehmendem Verkehr wieder eingehen. Zweifellos werden sie aber in der nächsten Reisezeit von neuem gefahren werden. Die innerhalb der letzten 2 Monate durch umfangreiche Abgabe von Fahrkarten an Billethändler (scalpers) eingetretene erhebliche Herunterdrückung der südwestlichen Personenfahrpreise ist in jüngster Zeit wieder beseitigt, mindestens zeitweise.

Die Vollendung der Denver, Texas und Fort Worth Bahn hat eine neue Frachtlinie zwischen Newyork (mittelst Dampfer über Neworleans) nach Colorado eröffnet, welche die Frachtsätze empfindlich beeinflusst, obwohl der dafür gesicherte Verkehr nur noch gering ist. Dies und die Schienenstrasse zwischen St. Paul und dem Atlantischen Meer — ohne Berührung von Chicago — sind Beispiele der Einflüsse, welche das immer mehr zunehmende, durch die „long and short haul clause“ des Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes begünstigte Bestreben stärken, Durchgangssätze zwischen der erzeugenden und der verzehrenden Gegend ohne Rücksicht auf vermittelnde Zwischenplätze, so bedeutend sie auch sein mögen, herzustellen. Die Eröffnung der, der Atchison, Topeka und Santa Fe Eisenbahn gehörigen Strecke nach Chicago und der, der Chicago, Rock & Island Pacific Eisenbahn gehörigen Strecke nach Colorado, rufen ein ähnliches Streben im Personenverkehr hervor und die Einrichtung von Durchgangszügen zwischen Chicago und der Pacificküste wird vermuthlich nicht mehr lange auf sich warten lassen. Die übrigen neuen Linien süd- und nordwestlich von Chicago vergrössern einfach nur die Zahl der hungerleidenden armen Schlucker und tragen dazu bei, die Wiederkehr nutzbringender Geschäftsverhältnisse in jenen Gegenden hinauszuschieben.

Die im letzten Sommer auf Englischen Bahnen auf Längen von 400 Meilen mit bisher für den regelmässigen Dienst noch nicht vorgekommener Schnelligkeit gefahrenen Personenzüge haben auf verschiedene Amerikanische Bahnen merkbaren Einfluss geübt, insofern sie ihren regelmässigen Zügen eine, wenn auch nur mässige Beschleunigung gegeben haben. Güterzüge, besonders Viehzüge auf Wettbewerbsstrecken, sind ebenfalls mit grösserer Schnelligkeit, als je vorher, befördert worden und zwar unglücklicherweise auch da, wo die Luftbremse noch nicht eingeführt war.

Die gleichmässigen Bestimmungen für den Zugdienst sind in weiten Kreisen eingeführt worden, wenn auch nicht ohne manche nebensächliche Aenderungen und Zusätze. Dieses Vorgehen hat, in Verbindung mit noch anderen Einflüssen, zu einer erhöhten Beachtung der Disziplin auf vielen Bahnen Anlass gegeben und es ist dadurch das dienstliche Verständniss der Zugbeamten in vortheilhafter Weise gehoben worden. Die Wissenschaft der Zugleitung (train dispatching) kann ebenfalls als im Fortschritt begriffen bezeichnet werden, nicht minder wie die sichere Durchführung (management) der Züge im allgemeinen. Auch der Zeitverband (time convention) hat Werthvolles geleistet durch die Erörterung der Mängel der blossen Meilenwagenmiethe beim Wagenaustausch sowie der Abhilfemittel. Die von einigen Bahnen mit dem gemischten Zeit- und Laufmiethesystem während eines Jahres gemachten Versuche wurden aber ziemlich alle aus schon früher erwähnten Gründen wieder aufgegeben. Die Einführung der Erhebung von Strafwagenmiethen von den Adressaten, welche die Wagen als Lagerräume zu benutzen pflegen, wird zur Ergänzung eines verständigen Zeitmiethesystems unerlässlich sein, es ist daher auch diesem Plane die ernste Aufmerksamkeit des Zeitverbandes und einzelner Persönlichkeiten zugewendet und auf gewissen grösseren Stationen macht man bereits bezügliche Versuche, die an einzelnen Stellen von überraschend gutem Erfolg gewesen sind.

Das Zunehmen des Luxus bei den Personenwagen hat keine Unterbrechung erfahren. „Vestibule“-Wagen laufen bereits in den Durchgangszügen von einem Dutzend von Bahnen und die elektrische Beleuchtung der Wagen ist im langsamen Zunehmen. Einfach eingerichtete Schlafwagen, sauberer als die Einwanderer- und viel billiger als die „Palast“-Wagen, werden schon von dem Missourifluss nach dem Stillen Weltmeer durchgeführt. Die Mann'sche Schlafwagengesellschaft hat sich vereinigt mit beinahe allen wichtigen gleichartigen Gesellschaften des Landes, ausschliesslich der Pullman- und Wagner-Gesellschaften.

Der Trunklinienverband ist jetzt kaum noch mehr als ein statistisches Büreau und der verdienstvolle Kommissar Fink ist während langer Ferien in Europa gewesen. Der Central-Verkehrsverband wurde mit Aufhebung oder erheblicher Umgestaltung bedroht und dessen Kommissar Blanchard hat seinen Abschied genommen. Die Verbände westlich von Chicago haben sich aufgelöst bezw. verschiedene Male umgestaltet.

Technisches.

Die Einführung gleichmässiger selbstthätiger Kuppelungen hat im vergangenen Jahr sehr bedeutende Fortschritte gemacht. Nachdem das Ausführungskomitee des Wagenbaumeister-Verbandes im April die Umrisslinien des von diesem angenommenen Musters veröffentlicht hatte, wurde es den Fabrikanten für selbstthätige Kuppelungen möglich, solche da nach zu vervollkommnen und zum Verkauf zu stellen und die Eisenbahngesellschaften konnten beim Kaufe sicher sein, dass die nach jenem Muster angefertigten Apparate, ungeachtet untergeordneter Abweichungen, überall verwendbar waren. Jene Umrisslinien waren das Ergebniss mühevollen und langen Studiums eines Unterkomitees, welches diese Angelegenheit von Anfang an in Händen gehabt und die Herstellung einer bezüglichen Gleichmässigkeit mit Eifer und Ausdauer betrieben hat. Umfangreiche Bestellungen an Kuppelungen dieser Art seitens der grossen Eisenbahngesellschaften waren die Folge. Wenn auch dabei in nebensächlichen Einzelheiten noch keine Gleichmässigkeit erreicht ist, so wird mindestens die angenommene Form allgemein als vorzüglich verwendbar und allen anderen Mustern bedeutend überlegen anerkannt.

Auch bezüglich der Einführung durchgehender Bremsen für Güterzüge ist das verflossene Jahr von Wichtigkeit gewesen. Zwar ist hierin nichts Neues, was ernstliche Aufmerksamkeit verdiente, hervorgetreten, aber die Erfolge der Versuche und Verbesserungen der letzten zwei Jahre haben sich in der grossen Ausdehnung gezeigt, welche die Anwendung der Luftbremse erhalten hat. In 10 Monaten, welche auf die erfolgreiche Reise eines 50 Wagenzuges folgten, lieferte die Westinghouse-Gesellschaft etwa 17 000 Satz der neuen schnell wirkenden Bremse (davon etwa 86 pCt. für den Güterdienst) und grosse Aufträge harren noch der Ausführung. Der grösste Theil der Bestellungen für Güterwagen-Bremsen rührt übrigens von Bahnen her, welche solche bisher nicht verwendet hatten, eine Thatsache, welche zeigt, wie sehr die Meinung hierfür fortgeschritten ist.

Die Zugheizung ist in den letzten 2 Jahren Gegenstand vielen Studiums, umfangreicher Erfindungen und Versuche gewesen, aber die gemachten Fortschritte sind bei weitem nicht so erheblich, wie bei den vorher gedachten Einrichtungen.

Die Zahl der Bahnen, welche ein System durchgehender Heizung angenommen haben, scheint von 6 auf 24 gestiegen zu sein und diese dürften ihren gesammten Bestand an Personenwagen für die Dampfheizung von der Lokomotive aus eingerichtet haben. Die technischen Bahnbeamten nehmen ziemlich allgemein an, dass kein bestehendes System so vollkommen ist, dass es nicht voraussichtlich bedeutend verbessert werden könnte.

Die wichtigste Aenderung bezüglich des Bahnkörpers im vergangenen Jahre ist das zunehmende Bestreben zu Gunsten schwererer Schienenabtheilungen gewesen. Dies zeigt sich u. a. durch die Annahme einer 80 pfündigen Abtheilung auf der Reading Eisenbahn, einer 70 pfündigen Abtheilung auf den Plantlinien zum Ersatz für eine 60 pfündige Schiene und durch die Erklärungen des Bahnmeisterverbandes zu Gunsten schwererer Schienen im allgemeinen.

Der andauernde Preisrückgang für Schienen hat Erneuerungen offenbar begünstigt. Der Preis anfangs des Jahres von 32 D. frei Werk ist ununterbrochen abwärts gegangen bis 27—27,50 D. Ende des Jahres.

Versuche mit eisernem Oberbau sind nur in sehr geringem Masse fortgesetzt und die Ergebnisse lassen eine Aenderung der bisherigen Art der Herstellung des Oberbaues noch nicht erwarten.

Im Brückenbau war das Jahr ein besonders hervorragendes insofern, als eine bedeutende Anzahl fester und dauerhafter grosser Brücken hergestellt wurde.

Bericht über Wagen- und Lokomotivenbau soll besonders erstattet werden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Statistische Nachrichten über die Erkrankungsverhältnisse der Beamten im Jahre 1887. Der VI. Jahrgang dieser Statistik ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 296 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Wagen-Uebereinkommen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 306 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Jahresfreikarten der Ungarischen Nordostbahn (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 446 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik über die Erkrankungsverhältnisse der Beamten im Jahre 1887 (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Gleichmässige Bezeichnung der schnellverkehrenden Personenzüge und die internationale Fahrplankonferenz.

Die hierfür ohne eigentliches Unterschiedsmerkmal gebräuchlichen Bezeichnungen: Schnell-, Eil-, Kurier- oder Expresszüge führen oft zur Beirrung des Publikums; vom K. K. Handelsministerium wurde die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen daher angewiesen, bei der bevorstehenden internationalen Fahrplankonferenz die gleichmässige Bezeichnung aller dieser Züge ohne Unterschied als „Eilzug" zu beantragen, was bei den Ungarischen Bahnen bereits eingeführt ist. Für Spezialzüge, wie z. B. für Orient-Expresszüge, bliebe die fallweise Entscheidung vorbehalten. Dieser Antrag wurde auch in der am 16. und 17. d. Mts. abgehaltenen internationalen Fahrplankonferenz gestellt, an welcher auch Delegirte von Belgien, Deutschland, Oberitalien, Russland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie theilnahmen. Ueber die Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, dass in ihrem Verwaltungsgebiete erst in jüngster Zeit die Einrichtung getroffen wurde, die gedachten Züge nach ihren Verkehrszeiten während der Tages- oder Nachtstunden zu unterscheiden, wurde der fragliche Antrag auf die nächste Konferenz, welche im Juni d. J. in Interlaken stattfinden wird, mit der Motivirung vertagt, dass bis dahin eine diesfällige Verständigung unter sämmtlichen Bahnen erzielt werden dürfte.

Arbeiter-Krankenversicherung.

Zur Durchführung des Krankenversicherungsgesetzes veröffentlicht das „R.-G.-Bl." und das „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Dampfsch." zwei Verordnungen. Die eine derselben geht vom Handelsministerium aus und wird durch sie die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen als diejenige Behörde bestimmt, welche in erster Instanz berufen ist, die staatliche Aufsicht über die bei Eisenbahnbetrieben, welche dem öffentlichen Verkehre dienen, jedoch nicht vom Staate verwaltet werden, bestehenden bezw. neu zu errichtenden Unterstützungskassen zu üben. Zugleich wird in diesem Erlasse angeordnet, dass Rekurse gegen Entscheidungen oder Verfügungen der bezeichneten Aufsichtsbehörde erster Instanz an das Handelsministerium zu richten sind, welches hierüber in zweiter und letzter Instanz entscheidet. Die zweite Verordnung ist vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern erlassen und setzt für die Abänderung der den Bestimmungen des neuen Gesetzes nicht entsprechenden Statuten bei den oben erwähnten Eisenbahnbetrieben bestehenden Unterstützungskassen die Frist bis 1. März 1889 fest. Nach Ablauf dieses Termines werden die erforderlichen, bis dahin im regelmässigen Wege nicht bewirkten Aenderungen der Statuten der vorbezeichneten Kassen der gesetzlichen Vorschrift gemäss von der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen mit rechtsverbindlicher Wirkung von Amtswegen vorgenommen werden.

Kommunikationsangelegenheiten im Böhmischen Landtage.

Demselben wurden Petitionen um Befürwortung und Subventionirung des Baues einer Eisenbahn von P ü r g l i t z längs des Beraunflusses nach P i l s e n, einer Eisenbahn von L e i t o m i s c h l nach T i s c h n o w i t z in Mähren und einer Lokalbahn T r e m o s c h n a - P ü r g l i t z und N e u h ü t t e n - L i t t o w i t z überreicht. Ueber diese Petitionen konnte wegen der am 19. d. Mts. erfolgten Schliessung des Landtages nicht mehr verhandelt werden. Ferner wurde bei der Verhandlung des Berichtes der Budgetkommission über die Petition des Prager Stadtrathes in betreff der Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde Prags und des Ausbaues der Strasse unter der Belvederelinie die Abänderung des betreffenden Kommissionsantrages in dem Sinne beantragt, dass die Regierung zu ersuchen sei, ihre Vorbereitungsarbeiten zu beschleunigen, damit baldigst mit der Schiffbarmachung begonnen werden könne, welcher Antrag auch angenommen wurde.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Ingenieur Maximilian Pollak in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn von der Station T r a i s k i r c h e n der Wien-Aspang-Bahn über Rauhenstein bei Baden und Alland nach K l a u s e n - L e o p o l d s d o r f auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Rechtzeitige Entfernung der Handsignalscheiben aus den Gleisen.

Infolge diesfalls vorgekommener Unglücksfälle wurden die Bahnverwaltungen seitens der Generalinspektion aufgefordert, dem unterstehenden Bahnaufsichtspersonal die korrekte Handhabung der Signalmittel strengstens einzuschärfen und demselben zu bedeuten, dass, wenn Handscheiben aus Vergesslichkeit im Gleise belassen wurden, dieselben angesichts eines bereits in gefahrdrohende Nähe gekommenen Zuges nicht mehr mit Lebensgefahr zu entfernen sind.

Unzulässige Erneuerung von Refaktien.

Die K. K. Generalinspektion hatte bezüglich einer bereits ertheilten Refaktie eine Aufklärung mit dem Bemerken verlangt, dass früher diese Refaktie nicht erneuert werden dürfte. Die betreffende Bahnverwaltung erhob dagegen deshalb Beschwerde, weil darin eine Einschränkung der ihr innerhalb der konzessionsmässigen Maximalgrenzen gewährleisteten Tariffreiheit erblickt werden müsse. — Diese Einwendung wurde von der K. K. Generalinspektion mit der Motivirung zurückgewiesen, dass schon aus dem allgemeinen Begriffe des ihr zustehenden staatlichen Aufsichtsrechtes hervorgeht, dass in jenen Fällen, wo die Ertheilung einer die fragliche Refaktie betreffenden Aufklärung nothwendig ist, dieselbe auch nicht früher ertheilt werden darf.

Eisenbahnbauten im November 1888.

Am Schlusse des Monats Oktober 1888 waren 372,4 km Eisenbahnen im Baustande verblieben, wovon 132,6 km auf die Staatsbahnen und 239,8 km auf die Privatbahnen entfielen. Im Laufe des Monats November trat nach dem „V. B. f. E." nur bei den Privatbahnen eine Veränderung ein, indem die Lokalbahnen Reichenberg-Gablonz (12,5 km) und Micheldorf-Klaus (9,0 km) dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, wodurch die Gesammtzahl der Baukilometer bei dieser Gattung von Bahnen um 21,5 km, somit auf 218,3 km sank. Da die Staatsbahnen die gleiche Zahl der Baukilometer aufwiesen wie im Vormonate (132,6 km), so stellt sich die Ziffer der im Bau verbliebenen Eisenbahnen mit Ende November auf 350,9 km fest. Als vollendet konnte bezeichnet werden die Staatsbahnlinie Obercerekve-Pilgram-Tabor (Theilstrecke der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn), die Verbindung zwischen der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und dem Militär-Montursdepot Nr. 1 in Brünn, und die Lokalbahn Golleschau-Ustron der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; einen namhaften Baufortschritt hatten zu verzeichnen: die Lokalbahnen Hadersdorf-Sigmundsherberg und Herzogenburg-Krems mit der Donaubrücke bei Krems, Göding-Tabakfabrik und Gleisdorf-Weiz.

Eine Enquete über die Galizischen Holztarife

nach Triest einer- und nach Russland und Rumänien andererseits fand im Handelsministerium unter dem Vorsitze des Sektionschefs Dr. v. Wittek und unter der Vertretung der an diesen Transporten betheiligten Eisenbahnen und der hervorragendsten Holzfirmen statt. Diese Tarife waren nämlich nicht unbeträchtlich erhöht worden, so dass die Wagenladung um 30 bis 35 fl. vertheuert wurde. Gegen diese Erhöhung beschwerten sich die Galizischen Holzindustriellen mit dem Hinweis auf die überaus nachtheiligen Folgen derselben; der dadurch der Holzindustrie der Alpenländer zugehende Vortheil könne jedoch von dieser nicht ausgenutzt werden, weil sie den nöthigen Bedarf nicht decken kann, beispielsweise sogenannte breite Waare nicht produzirt. Andererseits hätte die Tariferhöhung im Verkehre mit Rumänien und der Türkei zur Folge, dass die Oesterreichische Holzindustrie von der Rumänischen und Russischen Konkurrenz via Galatz und Odessa aus ihren bisherigen Absatzgebieten verdrängt würde. Es wurde endlich ausgeführt, dass die bisherige Art der Tarifirung, wobei auf den Unterschied der Entfernung keine Rücksicht genommen wurde, sowie die gegenwärtige Berechnung der Refaktien für den Verkehr nicht vortheilhaft sind. — Hierüber erklärten die Vertreter der Bahnen zwar an einer Erhöhung der Tarife festhalten zu müssen, stellten jedoch in Aussicht, dass ein Mittelweg eingeschlagen werden würde. — Zur Geschichte dieses Tarifes gibt das „Fr. Bl." folgenden offiziellen Kommentar:

Als im Jahre 1885 unter der Rückwirkung des mit Rumänien ausgebrochenen Zollkrieges, wie der Erhöhung der

Deutschen Holzzölle der Export Galizischen und Bukowinaer Holzes nach Rumänien und Deutschland wesentlich geschädigt wurde, erstellte man im Refaktienwege für den Transport von einer bestimmten Anzahl Holz nach Triest seitens der Eisenbahnen ganz exceptionell billige Tarife auf die Dauer von vier Jahren. Schon nach Ablauf von zwei Jahren erklärten die bei diesem Verkehr betheiligten Bahnen, unter keinerlei Umständen eine Verlängerung dieses nahe an die Regiekosten streifenden Frachtsatzes aufrechterhalten zu können und als mit 1. Januar 1889 der für den billigen Tarif eingeräumte Termin abgelaufen war, wurde ein neuer Tarif für Holzsendungen aus Galizien nach Triest erstellt, welcher nicht die Höhe des wirklichen Verbandstarifsatzes hatte, aber im Vergleich zu den früheren Tarifen den Frachtsatz für den Wagen um 35—36 fl. erhöhte. Hiergegen remonstrirten nun die Holzindustriellen Galiziens und der Bukowina, unterliessen es jedoch, gemeinsame Schritte zu unternehmen.

Lieferungen Oesterreichischer Industrieller für Ungarische Bahnen.

Der Ungarische Kommunikationsminister hat etwa vor Jahresfrist die Staatsbahnen und die garantirten Bahnen angewiesen, im Auslande nur dann Bestellungen zu machen, wenn der Bedarf im Inlande nicht gedeckt werden kann. Aus dem bezüglichen Erlasse war nicht zu ersehen, ob der Minister das Oesterreichische Produktionsgebiet zum Inlande oder zum Auslande zählt. Angesichts des Zoll- und Handelsbündnisses hätte kein Zweifel darüber entstehen können, dass Oesterreich nicht als Ausland behandelt werden kann, um so weniger, als Ungarische Erzeugnisse in Oesterreich stets genau so behandelt werden wie die einheimischen. Es ist aber wiederholt vorgekommen, dass Oesterreichische Offerenten in Ungarn nicht zugelassen wurden, ja der Konzessionär der Pest-Szt. Lörinczer Bahn wurde vom Ungarischen Kommunikationsministerium geradezu mit einer Pönalstrafe belegt, weil derselbe Schienen aus Oesterreich bezogen hatte. Dieser und andere Fälle haben den Wiener Montanverein veranlasst, an das Handelsministerium eine Eingabe zu richten, worin die Aufmerksamkeit der Regierung darauf gelenkt wird, dass man in Ungarn Oesterreichische Offerenten als Ausländer behandelt und zurückweist.

Betriebseinnahmen im und einschl. November 1888.

Im genannten Monate wurden 4 582 130 Personen und 8 290 908 t Güter befördert, wofür die Einnahme von 25 755 742 fl. erzielt wurde gegen 24 630 662 fl. im Vorjahre. In den 11 Monaten des Jahres 1887 wurden 63 932 897 Personen und 69 773 393 t befördert, wofür eine Einnahme von 243 966 100 fl. erzielt wurde.

Beitritt der Budapester Strassenbahngesellschaft zur Ungarischen Direktorenkonferenz.

Die genannte Gesellschaft als Eigenthümerin von drei in Budapest einmündenden Lokalbahnen (Budapest-Haraszt, Czinkota und Szt. Endre) strebt schon lange die Aufnahme in die Ungarische Direktorenkonferenz an. Dem steht jedoch das Hinderniss entgegen, dass zu deren Aufnahme statutenmässig die Mitgliedschaft des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehört. Es wird daher die genannte Gesellschaft zur Erwerbung dieser Mitgliedschaft bestimmt oder es werden die Statuten der Direktorenkonferenz einer Abänderung unterzogen werden müssen.

Schnelligkeit der Eilzüge in Oesterreich.

Mit Beziehung auf die in dieser Zeitung erschienene Zusammenstellung über die Fahrzeiten für Eilzüge auf 300 bis 400 km, in welcher die Strecke Wien-Pilsen mit 52 km als die grösste in Oesterreich erreichte Schnelligkeit eines Eilzuges auf längeren Strecken angeführt wird, bringt die „N. Fr. Pr." folgende Berichtigung: Abgesehen davon, dass auf der Strecke Wien-Pilsen nur während der Sommermonate ein Kurierzug verkehrt, ist auch die angeführte Schnelligkeit von 52 km bei weitem nicht die grösste, welche gegenwärtig von Eilzügen auf Oesterreichischen Linien erreicht wird. Der Expresszug von Wien nach Pest durchfährt die Strecke von 278 km, eingerechnet die Zeitdifferenz, in 4 Stunden 32 Minuten, somit durchschnittlich mit einer Schnelligkeit von 60 km in der Stunde. Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit bei diesem Zuge ist auf der 44 km betragenden Strecke zwischen Nana und Neuhaus, für welche eine Fahrzeit von 39 Minuten ausgesetzt ist. Dies würde, für eine Stunde gerechnet, eine Fahrgeschwindigkeit von 67 km ergeben. Der Expresszug Brünn-Wien durchfährt die Strecke von 144 km in 2 Stunden 32 Minuten, somit fährt er mit einer Geschwindigkeit von 58 km in der Stunde. Auf der Linie der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft durchfährt der Expresszug Brünn-Bodenbach die Strecke von Brünn nach Bodenbach, welche 384 km beträgt, in 6 Stunden 42 Minuten, somit mit einer Geschwindigkeit von 57 km in der Stunde. Der Expresszug auf der Linie Wien-Prag der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen durchfährt die Strecke von 350 km in 6 Stunden 20 Minuten, somit mit einer Geschwindigkeit von 55 km in der Stunde. Wenn man diese Leistungen vergleicht mit den besten auf den Bahnen in Deutschland und Frankreich, wird man finden, dass die Differenz eine sehr geringe ist und dass dieselbe durch die grosse Sicherheit und Bequemlichkeit, die auf unseren Bahnen herrscht, vollkommen ausgeglichen wird.

Die Triester Eisenbahnfrage.

In Angelegenheit dieser Frage beschloss die Klagenfurter Handelskammer, sich an die Regierung mit dem Ersuchen zu wenden, der Bau der Bahn Divacca - Laak möge ehestens gesichert und die Fortsetzung derselben über das Rosenthal und Klagenfurt geführt werden; erst nach Vollendung derselben sei der Bau einer Tauernbahn ins Auge zu fassen.

Umschlagsplatz Nadbrzezie.

Bereits in der Konzessionsurkunde für die Lokalbahnstrecke Dembica-Nadbrzezie hat sich die Carl Ludwigbahn das Recht der Etablirung eines Umschlagsplatzes an der Weichsel bei Nadbrzezie vorbehalten. Nachdem im Laufe des Sommers die Studien über die dortigen Stromverhältnisse vorgenommen wurden, hat die Carl Ludwigbahn nunmehr dem Handelsministerium ein Projekt dieses Umschlagsplatzes mit einem Kostenaufwande von 150 000 fl. vorgelegt und ist die technisch-politische Begehung der zum Umschlagsplatz führenden Bahntrace noch im Laufe dieses Monats zu gewärtigen. Dieser Umschlagsplatz soll berufen sein, ein weiteres Verbindungsglied des Verkehres zwischen Galizien und Russland zu bilden, der bis jetzt einerseits von der Warschau-Wiener Bahn über Granica, andrerseits von den Südwestrussischen Bahnen via Podwoloczíska bewerkstelligt wird.

Die Verstaatlichungsaktion und die Albrechtbahn.

Auf Grund der konzessionsmässigen Garantiezahlungen hätte der Staat das Recht, diese Bahn einzulösen. Von dieser gesetzlichen Befugniss hat die Regierung indess bisher keinen Gebrauch machen können, und zwar mit Rücksicht auf den Text der Prioritätsobligationen, welcher einer zwangsweisen Konvertirung Schwierigkeiten bereitet und daher eine wirkliche Eigenthumserwerbung vorderhand unthunlich erscheinen lässt. Die nächste Folge wird wohl die sein, dass man versuchen wird, die Albrechtbahn ebenso zu behandeln, wie beispielsweise die Ungarisch - Galizische Eisenbahn, nämlich den Betrieb für Rechnung des Staates zu übernehmen und die faktische Einlösung jenem Zeitpunkte vorzubehalten, bis für die Schwierigkeiten, die aus der Konvertirung sich ergeben können, ein Ausweg gefunden ist.

Französisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Orientalischer Personenverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar d. J. gelangen für den Französisch - Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch-Serbisch - Bulgarisch - Türkischen Personen- und Gepäckverkehr neue Tarife zur Einführung, und zwar: a) für die Routen via Arlberg - Zürich oder Bodensee - Basel - Delle oder Petit - Croix, und b) für die Route via München - Strassburg. Hierdurch werden die Tarife für den Englisch - Französisch - Deutsch-Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischen Verkehr, gültig vom Tage der Eröffnung der Arlbergbahn (21. September 1884) und vom 1. Januar 1885 nebst Nachträgen aufgehoben. In dem Tarif via Arlberg erscheinen die Relationen Wien - Belfort und Feldkirch - Paris neu aufgenommen. Ferner haben sowohl der Tarif via Arlberg - Schweiz, als auch derjenige via Strassburg eine Erweiterung durch die Aufnahme direkter Fahrpreise zwischen Paris, Pest, Belgrad, Salonichi, Sofia, Adrianopel und Konstantinopel via Bruck an der Leitha oder Marchegg erfahren.

Personalien aus der K. K. Generalinspektion.

Bei der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen sollen, dem Vernehmen nach, durch die Zutheilung des Oberinspektors Moritz Westermayer und des Büreauchefs Julius Stella, beide von der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, schon in der nächsten Zeit folgende Veränderungen in der Dienstesbesorgung stattfinden: Ersterer, welcher mit der Leitung des kommerziellen Dienstes bei der vorgenannten, mit 1. Januar d. J. in den Staatsbetrieb übernommenen Eisenbahn betraut war, wird in der Abtheilung für kommerziellen Betrieb, welcher derselbe zugewiesen worden ist, das die nördlichen und nordöstlichen, und sohin auch die Galizischen Eisenbahnen umfassende Inspektorat zu übernehmen und gleichzeitig als Stellvertreter des Oberinspektors Dr. Max Freiherrn von Buschman, des unmittelbaren Leiters der genannten Abtheilung, zu fungiren haben. Das die übrigen Linien umfassende Inspektorat und das Referat für allgemeine Tarif- und Transportangelegenheiten wird der Inspektor Franz Borowy übernehmen. Unter einem wird auch der bisher in

der Abtheilung für kommerziellen Betrieb in Verwendung gestandene Inspektor Karl Breisky der Abtheilung für allgemeine Verwaltung, deren Agenden, insbesondere jene in Bezug auf die Unfall- und Krankenversicherung in steter Zunahme begriffen sind, zur Dienstleistung zugewiesen werden. Büreauchef Julius Stella ist der Abtheilung für das Staatsgarantie-Rechnungswesen zugetheilt worden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Börse kümmert sich nicht mehr um die Politik, die bevorstehende Konversion der Ungarischen Staatstitres in der Summe von mehr als 300 Millionen Gulden und die von mehreren Bahnen beabsichtigten Konversionen wie der Nordbahn (2495), Südbahn (101), Kaschau-Oderberger (153,25) und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (164) rufen eine lebhafte Bewegung hervor. Dazu kam die Kündigung des auch in dieser Zeitung besprochenen Schienenkartells seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn (257), ferner die überaus günstigen Schätzungen des Plus an Einnahmen der Nordwestbahn (178,25) und Elbethalbahn (199,75); endlich die Nachricht aus Bukarest über den befriedigenden Abschluss der Verhandlungen der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn (223,50) über ihre Rumänische Linie. Ungarische Werthe, besonders Nordostbahn (179,25) und Donau-Draubahn (194,50) waren sehr gesucht.

Aus Sachsen.

Länge der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im verflossenen Jahre hat das Netz der Sächsischen Staatseisenbahnen den namhaften Zuwachs von 95.24 km Länge erfahren dergestalt, dass die Gesammtlänge der Sächsischen Staatsbahnen gegenwärtig (einschliesslich der gepachteten und ausschliesslich der verpachteten Linien) 2 446,44 km beträgt. Der Zuwachs setzt sich aus folgenden Strecken zusammen:

Dresden A.-Elsterwerda	54,45 km
Verbindungsbahn in Grossenhain	0,92 „
Verlängerung der Elbkaibahn in Riesa	0,88 „
Theilstrecke der Verbindungsbahn Leipzig-Plagwitz	6,02 „
Mügeln-Nerchau-Trebsen (schmalspurig)	23,94 „
Schönfeld-Geyer (schmalspurig)	9,04 „
Summe	95,25 km
davon ab infolge theilweiser Verlegung der Linie Zittau-Markersdorf	0.01 „
zusammen	95,24 km

Von der gedachten Gesammtlänge von 2 446,44 km dienen 2 406,08 km dem Personen- und Güterverkehr, 40,36 km nur dem Güterverkehr. Letztere Linien sind dieselben wie in den Vorjahren (Kohlenbahnen bei Potschappel, Oelsnitz b. L. und Lugau, Elbzweigbahnen in Dresden A. Verbindungskurve, Elbkaibahn und Verbindungsbahn in Riesa), nur ist zu der Theilstrecke der Verbindungsbahn Leipzig-Plagwitz (Länge 7,06 km) die oben gedachte Reststrecke hinzugetreten.

Normalspurig sind 2 256,35 km, davon im Vollbetrieb 1 730,99 km, im Sekundärbetrieb 525,36 km. Schmalspurig, und somit ebenfalls im Sekundärbetrieb, sind 190,09 km.

Rücksichtlich der im Staatsbetrieb befindlichen Privatbahnen hat sich gegen das Vorjahr (vergl. Nr. 16 S. 137 Jahrg. 1888 dieser Zeitung) nichts geändert. Ihre Gesammtlänge beträgt 105,59 km, darunter dem Personen- und Güterverkehr dienend die Altenburg-Zeitzer Bahn (25,28 km) und die Zittau-Reichenberger Bahn (26,61 km). Die übrigen Bahnen (fast ausschliesslich Kohlenbahnen) dienen in einer Länge von zusammen 53,70 km nur dem Güterverkehr. In Vollbetrieb stehen 51,63 km, in Sekundärbetrieb 53,96 km.

Hiernach beläuft sich die Gesammtlänge der unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen auf 2 552,03 km (95,24 km mehr als zu Ende des Vorjahres), wovon 2 457,97 km dem Personen- und Güterverkehr, 94,06 km aber ausschliesslich dem Güterverkehr dienen. Normalspurig sind 2 361.94 km, davon 1 782,62 km im Vollbetrieb und 579,32 km im Sekundärbetrieb. Unter Hinzurechnung der schmalspurigen Linien mit 190,09 km befinden sich 769,41 km im Sekundärbetrieb.

Entscheidung.

(Eigenmächtiges Oeffnen eines plombirten Wagens nach § 136 des Reichs-Strafgesetzbuchs bestraft.) Der Kaufmann H. in P. hatte im Juni 1888 an einem für ihn auf der Station P. eingegangenen, bedeckt gebauten, mit Pulver beladenen und von der Versandstation vorschriftsmässig mittelst Plombe verschlossenen Wagen vor Einlösung des Frachtbriefes und gegen das ausdrückliche Verbot des Schirrmeisters den Bindfaden durchschnitten, mit dem die Plombe an dem Wagen befestigt war und den Wagen geöffnet. Das Ober-Landesgericht zu Dresden erblickte hierin in Uebereinstimmung mit den beiden Vorinstanzen das unbefugte Aufheben eines amtlichen Siegelverschlusses — weil das Bleisiegel (Plombe) zu einem amtlichen Zweck, um nämlich die in § 1 der Dienstanweisung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes über den Verschluss von Wagen mittelst Bahnplomben vorgeschriebenen Verschluss bedeckter Güterwagen während des Eisenbahntransportes zu bewirken, angelegt worden war — und bestätigte demgemäss das landgerichtliche Urtheil, wonach der Thäter auf Grund des § 136 des Reichs-Strafgesetzbuchs mit einer 5tägigen Gefängnissstrafe belegt worden war. (O.-L.-G. Dresden v. 17. Dez. 1888.)

Aus Württemberg.

Personalnachricht.

Der Vorstand der Rechnungsabtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Direktor von Wrede, ist zum zweiten Vorstand dieser Generaldirektion ernannt worden.

Lokalbahnprojekte: Projekt einer Eisenbahn von Reutlingen nach Münsingen.

Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der oberen Neckarbahn (Stuttgart-Plochingen-Horb) und der Donaubahn (Ulm-Sigmaringen) von Reutlingen oder von Urach, dem Endpunkt der in Metzingen an die obere Neckarbahn anschliessenden Ermsthalbahn aus, wird seit Jahren von den unmittelbar betheiligten Städten und Landbezirken nachdrücklich angestrebt. Die Regierung hat sich diesen Wünschen gegenüber bis jetzt ablehnend verhalten hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Interessenten eine Vollbahn anstrebten, welche wegen des mit erheblichen technischen Schwierigkeiten verbundenen Uebergangs über die „Schwäbische Alb“ auf etwa 14 Millionen Mark zu stehen gekommen wäre, ein Betrag, an dessen Verzinsung durch die Einnahmen entfernt nicht zu denken gewesen wäre.

Neuerdings hat nun die Angelegenheit eine solche Wendung genommen, dass zu hoffen ist, es werden sich die Bedürfnisse jener Gegend in Bälde befriedigen lassen. Die auf Kosten des Eisenbahnkomitees in Reutlingen durch das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, veranlasste technische Untersuchung der Verhältnisse hat nämlich zur Aufstellung eines Projekts für eine normalspurige Sekundärbahn von Reutlingen nach Honau über Pfullingen und Unterhausen geführt, welche — auf der Strecke Honau-Kleinengstingen als Zahnradbahn — demnächst bis Münsingen fortgesetzt werden kann. Die Leistungsfähigkeit einer solchen Bahn ist nach den angestellten Ermittelungen hinreichend, um dem zu erwartenden Verkehr auch bei einer namhaften Steigerung desselben gegenüber dem jetzigen Stand vollständig zu genügen. Der Aufwand für die Strecke Reutlingen-Honau (Thalbahn) ist auf 1,5 Millionen Mark veranschlagt und es würden hiervon die auf 264 000 ℳ geschätzten Grunderwerbungskosten von den Interessenten als unverzinslicher und nicht rückzahlbarer Beitrag geleistet.

Der Zins aus dem restlichen Anlagekapital würde voraussichtlich durch den Reinertrag der Bahn gedeckt werden. Das Königliche Ministerium hat den Interessenten gegenüber die Absicht ausgesprochen, auf der bezeichneten Grundlage die Ermächtigung zum Bau der Bahn, vorerst bis Honau, bei der Ständeversammlung nachzusuchen. Die Fortsetzung des Baues bis Münsingen würde für den Zeitpunkt in Aussicht genommen, wo seitens des Staats derjenige Theil des Anlagekapitals, welcher durch die auch hier in Anspruch zu nehmenden Interessentenbeiträge nicht gedeckt wäre und auch eine Verzinsung durch den Reinertrag der Bahn nicht erwarten lässt, aus Mitteln der allgemeinen Restverwaltung verfügbar gemacht werden kann. Dieser nicht durch Anleihe aufzubringende Baukostenbetrag wird sich nach vorläufiger Berechnung auf 2,5 Millionen Mark belaufen.

Projekt einer Bahn von Waldenburg nach Künzelsau.

Nachdem sich die Stadtgemeinde Künzelsau bereit erklärt hat, die Kosten der Projektbearbeitung für eine normalspurige Sekundärbahn von Waldenburg über Kupferzell nach Künzelsau zu übernehmen, hat das Königliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, die Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit den bezüglichen Vorarbeiten beauftragt.

Die Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1887.

Der im Januar d. J. erschienene 15. Band der vom Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement in Bern herausgegebenen offiziellen Statistik der Schweizerischen Eisenbahnen liegt uns vor. Derselbe zerfällt wie in früheren Jahren in 4 Haupttheile, deren erster der Entwickelung und dem Bestand des gesammten Schweizerischen Bahnnetzes, deren zweiter speziell dem Bau und Betrieb der Vollbahnen gewidmet ist, während der dritte die Drahtseilbahnen und Tramways, der vierte die Schleppbahnen betrifft.

Wir entnehmen dem sehr übersichtlich geordneten Werke, in welchem die Notizen über die der Schweiz eigenthümlichen Bergbahnen (Spezialbahnen) besonderes Interesse in Anspruch nehmen, folgende Angaben.

Das Gesammtnetz der Schweizerischen Eisenbahnen hatte Ende 1886 eine bauliche Länge von 2 874,38 km und eine Betriebslänge von 3 003,74 km. Im Laufe des Jahres 1887 hat die Baulänge um 35,16 km und die Betriebslänge um 35,06 km zugenommen. Es wurden dem Betriebe übergeben am 23. Januar die Strecke Beinwyl-Reinach-Menziken der Seethalbahn 3,06 bezw. 3,17 km (vollspurig), am 2. Juni die 1,633 bezw. 1,625 km lange Drahtseilbahn Biel-Magglingen (1 m), am 7. Juni die Strecke St. Sulpice-La Doux 0,476 bezw. 0,559 km (vollspurig), ferner folgende Strecken von Spezialbahnen: am 20. Juli die Strecke Genève-Veyrier 5,450 bezw. 5,338 km (1 m), am 1. September die Strecke Frauenfeld-Wyl 17,640 bezw. 17,584 km (1 m) und am 4. Oktober die Strecke Basel-Therwil 6,899 bezw. 6,781 km (1 m).

Das Schweizerische Eisenbahnnetz hatte Ende 1887 somit eine Ausdehnung von 2 909,54 km Bau- und 3 038,80 km Betriebslänge und umfasste folgende Bahnen:

A. Normalbahnen.

	Betriebslänge km
Centralbahn mit Argauischer Südbahn (57,74 km) und Wohlen-Bremgarten (7,01 km)	391,74
Emmenthalbahn	42,25
Gotthardbahn	265,33
Jura-Bern-Luzern-Eisenbahn mit Bödelibahn (8,27 km)	324,25
Jura-Neuchâtelois	39,56
Kriens-Luzernbahn	2,52
Nordostbahn mit Zürich-Zug-Luzern (66,33 km) und Bötzbergbahn (57,22 km)	686,61
Seethalbahn	45,31
Suisse Occidentale-Simplon mit Bulle-Romont (18,19 km), Val-de-Travers (14,14 km) und Pont-Vallorbe (11,29 km)	645,72
Tössthalbahn	39,55
Vereinigte Schweizerbahnen mit Toggenburgerbahn (24,85 km), Wald-Rüti (6,62 km) und Rappersweil-Pfäffikon (3,98 km)	312,98
Wädensweil-Einsiedeln	16,62
	2 812,44

B. Spezialbahnen.*)

	Betriebslänge km
Appenzellerbahn * (1 m)	25,46
Arth-Rigibahn, Arth-Goldau *, Goldau-Rigikulm ** (1,435 m)	11,48
Birsigthalbahn * (1 m)	6,78
Frauenfeld-Wyl * (1 m)	17,58
Genève-Veyrier * (1 m)	5,34
Lausanne-Echallens * (1 m)	14,22
Rigibahn ** (1,435 m)	6,86
Rigi-Scheideggbahn * (1 m)	6,62
Rorschach-Heiden (1,435 m), Rorschach-Hafen-Rorschach-Bergstation *-Heiden **	7,11
Tramelan-Tavannes * (1 m)	8,73
Uetlibergbahn * (1,435 m)	9,05
Waldenburgerbahn * (0,750 m)	13,54

Die Spezialbahnen hatten zusammen eine Baulänge von 131,360 km und eine Betriebslänge von 132,755 km.

Die grösste Seehöhe von diesen Bergbahnen erreichte die Rigibahn in Station Kulm (1 749,33 m).

*) Es sind hierunter Bergbahnen mit verschiedener Spurweite verstanden, deren Lokomotiven theils nach dem Adhäsionssystem (mit * bezeichnet), theils nach dem Zahnradsystem (mit ** bezeichnet) gebaut sind. Die Spurweite ist in ( ) angegeben.

C. Drahtseilbahnen.

5 534 m Bau- bezw. 4 854 m Betriebslänge.

Drahtseilbahnen	Spurweite m	Maximalsteigung ‰	Betriebslänge m
Lausanne-Ouchy	1,435	116	1 795
Biel-Magglingen	1,000	320	1 625
Territet-Glion	1,000	570	599
Gütschbahn in Luzern	1,000	530	162
Marzilibahn in Bern	0,750	302	105
Funiculaire de Lugano	1,000	238	248
Giessbachbahn	1,000	320	320

D. Tramways. 25,257 km.

1. Tramways Suisses (Spurweite 1,445 m):

a) Carouge-Genève-Anemasse	10 939 m
b) in Genf (Place du Molard-Gare de Cornavin)	1 066 „
c) Boujean-Bienne-Nidau	4 672 „

2. Züricher Tramways (Spurweite 1,444 m):

a) Tiefenbrunnen-Bahnhofsplatz-Enge	5 979 „
b) Helmshaus-Aussersihl	2 601 „

E. Bahnstrecken ausländischer Unternehmungen in der Schweiz.

a) Grossherzoglich Badische Staatsbahnen	41,0 km
b) Elsass-Lothringische Eisenbahnen	4,0 „
c) K. K. Oesterreichische Staatsbahnen	2,8 „
d) Paris-Lyon-Mittelmeer	15,4 „
e) Italienische Mittelmeerbahn	0,3 „
Baulänge 57,5 km, Betriebslänge zusammen	63,5 km

Rechnet man die wegen Mitbenutzung doppelt gerechneten Strecken mit 77,70 km und die im Ausland gelegenen Strecken mit 12,40 km ab, so erhält man als einfache Länge sämmtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz und zwar als Baulänge 2 900,40 km und als Betriebslänge 2 948,70 km.

Anlagekapital.

Das eingezahlte Kapital beträgt 1 048 791 246 Frcs., von welcher Summe 1 028 650 036 Frcs. auf die unter A und 20 141 210 Frcs. auf die unter B genannten Bahnen verwendet sind.

Das verwendete Anlagekapital setzt sich folgendermassen zusammen:

Anlagekapital	A. Normalbahnen Frcs.	B. Spezialbahnen Frcs.	C. zusammen Frcs.
Baukosten der im Betriebe stehenden eigenen Linien	883 019 335	19 765 715	902 785 0
Verwendungen auf die im Bau befindlichen Linien	5 605 102	—	5 605 1
Emissionsverluste auf die Aktien	20 431 054	228 226	20 659 2
Zu amortisirende Verwendungen	112 884 168	272 633	113 156 8
Verwendungen auf Nebengeschäfte	2 788 620	—	2 788 6
Saldovortrag	3 921 757	125 364	3 796 3
	1 028 650 036	20 141 210	1 048 791 2

Die Baukosten der im Betriebe stehenden eigenen Linien betragen:

Verwendung der Baukosten	A. Normalbahnen Frcs.	B. Spezialbahnen Frcs.	C. zusammen Frcs.
Bahnanlagen und feste Einrichtungen	788 577 359	17 361 457	805 938 8
Rollmaterial	86 429 200	2 246 634	88 675 8
Mobiliar und Geräthschaften	8 012 776	157 624	8 170 4
	883 019 335	19 765 715	902 785 0

Die höchsten Kosten weist die Gotthardbahn auf m[it] 218 522 755 Frcs., wovon jedoch 119 Millionen auf die Subve[n]tionen fallen; hieran schliesst sich die Suisse Occidenta[le] Eisenbahn mit 177 476 774 Frcs., die Schweizerische Nordos[t]bahn mit 141 010 147 Frcs. und die Centralbahn mit 114 151 8[illegible] Francs.

Durchschnittlich entfallen auf das Bahnkilometer d[er] Hauptbahnen 326 278 Frcs., der Spezialbahnen 149 766 Fr[cs.]

bezw. der sämmtlichen Bahnen 318 074 Frcs. Baukosten, eine für Gebirgsbahnen verhältnissmässig geringe Summe.

Von den Hauptbahnen war die Gotthardbahn mit 902 766 Francs für das Bahnkilometer die theuerste, die nächsttheuerste die Bötzbergbahn mit 486 454 Frcs. für das Bahnkilometer. Von den Spezialbahnen war die Arth-Rigibahn mit 459 220 Frcs. für das Bahnkilometer die theuerste, dann die Rigibahn mit 410 789 Frcs. für das Kilometer.

Tunnels u. s. w.

Die Verhältnisszahlen der Tunnellängen gegenüber der Gesammtlänge der Bahnen verdienen besonders hervorgehoben zu werden, da dieselben ein interessantes Bild gewähren. Von der Gesammtlänge der unter A. verzeichneten Bahnen entfallen 81 373 km = 3,03 pCt. auf Tunnels, bei den unter B. verzeichneten Bahnen hingegen nur 0,314 km = 0,24 pCt. Die Gotthardbahn nimmt sowohl an der Anzahl als auch an der Länge der Tunnels die erste Stelle ein. Dieselbe ist betheiligt mit 65 Tunnels mit einer Gesammtlänge von 41,746 km = 17 37 pCt. ihres Bahnnetzes, deren grösster 14 997,9 m misst. Dieser zunächst kommt die Jura-Bern-Luzernbahn (eigenes Netz) mit 34 Tunnels und einer Gesammtlänge von 10,112 km = 4,86 pCt. ihres Bahnnetzes, deren grösster 2 965,7 m lang ist. Im Verhältniss zur Länge des Bahnnetzes besitzt die Jura-Neuchâtelois-Eisenbahn die meisten Tunnelstrecken, welche 15,98 pCt. ihres Bahnnetzes ausmachen. Von den Spezialbahnen besitzt die Rigi-Scheideggbahn den grössten Tunnel mit 70 m Länge. Die Brücken (über 2 m) und die Durchlässe (bis 2 m Länge) der Hauptbahnen haben eine Länge von 26 450 m = 0,98 pCt. der Trassenlänge. Die Gotthardbahn besitzt hiervon 5 374 m = 2 23 pCt. der Trassenlänge, die Nordostbahn 4 833 m = 0,89 pCt. Der Prozentsatz der Brücken und Durchlässe macht bei der Strecke Rappersweil-Pfäffikon der Vereinigten Schweizerbahnen 6,75 pCt. aus. Die Spezialbahnen hingegen hatten nur 822 m Brücken und Durchlässe = 0,63 pCt. der Trasse, von denen die Appenzeller Bahn 253 m = 1,00 pCt. besitzt.

Das Gewicht der Schienen für das laufende Meter bewegt sich bei den Hauptbahnen zwischen 19 und 37,2 kg, bei den Spezialbahnen zwischen 15,1 und 33,2 kg. Das Schienengewicht der Gotthardbahn schwankte zwischen 36,3 und 36,8 kg. Die Uetlibergbahnschienen haben ein Gewicht von 30 kg, während die Schienen der Waldenburger Bahn nur 15,1 kg wiegen.

Die Länge der geneigten Strecken der Schweizerischen Hauptbahnen erreichte die Höhe von 74,18 pCt. der Gesammttrasse (die Gotthardbahn mit 78,45 pCt., die Kriens-Luzernbahn mit 100,0 pCt., die Seethalbahn mit 94,04 pCt.). Ueber die Hälfte der Strecke Pont-Vallorbe der Suisse Occidentale Eisenbahn (6 190 m von 11 292 m Trassenlänge) hat über 30 ‰ Steigung; von der Gotthardbahn liegen 30 703 m in der Steigung zwischen 25 und 30 ‰. Von den Trassen der Spezialbahnen waren 88,97 pCt. geneigt. Die Rigibahn besitzt überhaupt keine ebenen Strecken, ihre ganze Trasse übertrifft vielmehr die Steigung über 30 ‰.

Die Länge der gekrümmten Strecken betrug bei den Hauptbahnen 1 018 547 m = 36,22 pCt., bei den Spezialbahnen 50 221 m = 37,83 pCt. Auf die Hauptbahnen kommen hiervon 6 142 m bei einem Radius unter 200 m, auf die Spezialbahnen hingegen 29 940 m. Die Strecken unter 200 m Radius betragen mithin zur Gesammtlänge der gekrümmten Strecken bei den Hauptbahnen nur 0,60 pCt., während sie bei den Spezialbahnen den hohen Prozentsatz von 59,62 pCt. ausmachen. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt bei den Hauptbahnen 100 m (Val-de-Travers und Pont-Vallorbe), bei den Spezialbahnen 35 m (Frauenfeld-Wyl).

Stand der Betriebsmittel.

Am Schlusse des Jahres 1887 befanden sich im Betriebe 650 Lokomotiven, von welchen 603 auf die Hauptbahnen und 47 auf die Spezialbahnen fallen (auf das Bahnkilometer 0,210 bezw. 0,343).

Die Leistungsfähigkeit der Maschinen betrug nach Pferdekräften auf das Bahnkilometer bei den Hauptbahnen 61,5, bei den Spezialbahnen 44,1 bezw. bei beiden Bahngruppen 60,7. Bei der Rigibahn betrug die Leistungsfähigkeit der Lokomot[illegible] auf das Bahnkilometer 214,3 Pferdekräfte. Die Gotth[illegible]ven hatte unter sämmtlichen Bahnen die bei weitem [illegible]rdbahn Lokomotiven mit einer Leistungsfähigkeit für die [illegible]schwersten 365 Pferdekräften und einem Adhäsionsgewicht [illegible] Maschine von den Spezialbahnen die Uetlibergbahn mit [illegible] von 40,3 t; unter bezw. 23,5 t Adhäsionsgewicht. [illegible] 215 Pferdekräften

Die Anzahl der Personenw[illegible]gen betrug am Ende des Jahres bei den Hauptbahnen 1 [illegible]747 (mit 4 372 Achsen und [illegible]8 473 Plätzen), bei den Spezialbahnen 107 (mit 252 Achsen und [illegible]012 Plätzen), zusammen 1 854 (mit 4 624 Achsen und 8[illegible]2 485 Plätzen).

Die Zahl der Sitzplätze auf das Bahnkilometer betrug für die Hauptbahnen durchschnittlich 27,35, für die Spezialbahnen 2[illegible]9,29 Bödelibahn 107,93, Rigibahn 90,86).

Am Schlusse des Jahres 1887 waren vorhanden bei den:

	Hauptbahnen	Spezialbahnen	zusammen
Gepäckwagen	335	16	351
bedeckte Güterwagen	4 299	38	4 337
offene Güterwagen	4 353	102	4 455
zusammen	8 987	156	9 143
Tragkraft derselben . . . . . t	93 754,7	965,3	94 720
für die Achse . . . . . . „	5,21	3,09	5,17
für das Bahnkilometer . . „	32,68	7,05	31,51

Leistungen der Betriebsmittel.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven sind zurückgelegt auf eigener Bahn zu A (Hauptbahnen) im ganzen 19 023 821 Lokomotivkm, zu B (Spezialbahnen) 427 247 Lokomotivkilometer, von den Personenwagen zu A 105 617 419 Achskm, zu B 1 892 557 Achskm, von den Lastwagen zu A 273 782 828 Achskilometer, zu B 1 048 056 Achskm, von den Postwagen zu A 14 112 175 Achskm bezw. von sämmtlichen Wagen zu A 393 512 422 Achskilometer, zu B 2 940 613 Achskm bezw. überhaupt, d. h. A und B zusammen 396 453 035 Achskm. Die vorstehenden Zahlen beweisen, dass sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr auf den Schweizerischen Bahnen im Jahre 1887 ein ganz bedeutender war und in den letzten Jahren einen recht erfreulichen Aufschwung gewonnen hat, was auch ferner aus den nachstehenden Ziffern zu ersehen ist.

Die Gesammtzahl der beförderten Reisenden betrug auf den Hauptbahnen in der I. Klasse 433 106 = 1,75 pCt., II. Klasse 4 068 886 = 16,48 pCt., III. Klasse 20 189 511 = 81,77 pCt. bezw. zusammen 24 691 503 oder auf das Bahnkilometer 8 744 und auf den Spezialbahnen in der I. Klasse 13 815 = 1,29 pCt., II. Klasse 534 520 = 49,89 pCt., III. Klasse 522 984 = 48,82 pCt., zusammen 1 071 319 oder auf das Bahnkilometer 9 204 bezw. bei den sämmtlichen Bahnen in der I. Klasse 446 921 = 1,73 pCt., II. Klasse 4 603 406 = 17,87 pCt., III. Klasse 20 712 495 = 80,40, im ganzen 25 762 822 oder auf das Bahnkilometer 8 762.

Von den Reisenden wurden zurückgelegt zu A 558 444 337 Personenkilometer, zu B 7 929 181 Personenkm, zu A und B zusammen 566 373 518 Personenkm. Von den beförderten Personen fallen die überwiegenden Zahlen 6 004 954 Reisende mit 125 689 815 Personenkilometer auf das eigene Netz der Nordostbahn, während die Gotthardbahn nur 1 045 567 Personen mit 46 708 332 Personenkilometer beförderte. Von den Spezialbahnen ragt im Personenverkehr die Appenzellerbahn mit 347 980 Reisenden und 2 953 820 Personenkm hervor.

Von den zurückgelegten Personenkilometern entfallen:

	A. Hauptbahnen	B. Spezialbahnen	C. zusammen
auf 1 Bahnkm	197 763	[illegible]68 120	192 631
„ 1 Zugkm	44,9	19,9	44,2
„ 1 Achskm	5,29	4,19	5,27

Die Sitzplätze wurden durchschnittlich aus[illegible]genutzt zu A mit 29,5 pCt., zu B mit 25,7 pCt., zu C mit 29,5 pCt. [illegible], während [illegible]hschnittlich jeder Reisende zu A durchschnittlich 22,62, zu B dur[illegible]en hat, lich 7,40 und zu C durchschnittlich 21,98 km durchfah[illegible]lnden wogegen auf der den Hauptdurchgangsverkehr vermitt[illegible] von Gotthardbahn 44,67 km und auf der Bötzbergbahn 33,83 km [illegible]el- jedem Reisenden durchfahren wurden. Dieselbe günstige S[illegible]e lung nimmt die Gotthardbahn auch im Güterverkehre ein. D[illegible] Anzahl der beförderten Güter, einschliesslich Gepäck und Thieren, b[illegible]etrug zu A 8 266 467 t (für das Bahnkilometer 2 927 t), zu B [illegible]67 036 t (für das Bahnkilometer 576 t), zu C 8 333 503 t (für das Bahnkilometer 2 834 t) und die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer zu A 489 301 919, zu B 514 523 und zu C 489 816 442; von letzteren entfallen auf die Gotthardbahn 108 049 633 Tonnenkilometer, von denen jede Tonne 157,24 km durchlief, gegenüber einem Durchschnitt aller Schweizer Bahnen von 58,78 km. In jener Zahl kommt ihr die Nordostbahn mit 87 178 989 tkm bei weitem nicht gleich, da die Gütertonnen derselben nur je 52,30 km durchliefen.

Von den zurückgelegten Tonnenkilometern entfallen:

	Hauptbahnen	Spezialbahnen	zusammen
auf 1 Bahnkm	173 278	4 420	166 593
„ 1 Zugkm	32,6	1,3	31,8
„ 1 Achskm	1,79	0,48	1,78

Einnahmen.

Für Personenbeförderung wurden vereinnahmt von A. den Hauptbahnen 28 906 819 (auf das Bahnkilometer 10 237) Francs. von B. den Spezialbahnen 1 102 576 (auf das Bahnkilometer 9 472) Frcs., von C. sämmtlichen Bahnen 30 009 395 (auf das Bahnkilometer 10 207) Frcs., für Güterbeförderung zu A 44 229 153 (auf das Bahnkilometer 15 663) Frcs., zu B 260 684 (auf das Bahnkilometer 2 240) Frcs., zu C 44 489 837 (auf das Bahnkilometer 15 132) Frcs., aus sonstigen Quellen (d. h. Pacht- und Miethszinse, Erträge aus Hilfsgeschäften u. s. w.) zu A 4 256 327 (für das Bahnkilometer 1 507) Frcs., zu B 103 530 (auf das Bahnkilometer 889) Frcs., zu C 4 359 857 (auf das Bahnkilometer 1 483) Frcs., überhaupt zu A 77 392 299 (für das Bahnkilometer 27 407) Frcs., zu B 1 466 790 (für das Bahnkilometer 12 601) Frcs.. zu C 78 859 089 (auf das Bahnkilometer 26 821) Frcs. Unter den Zahlen für das Bahnkilometer ragen hervor bei den Hauptbahnen die Gotthardbahn mit 44 560 Frcs. und die Bötzbergbahn mit 41 459 Frcs. und unter den Spezialbahnen die Rigibahn mit 63 077 Frcs.

Ausgaben.

Verausgabt wurden insgesammt zu A 41 243 379 Frcs., zu B 981 220 Frcs., zu C 42 224 599 Frcs., mithin 14 606 bezw. 8 430 und 14 361 Frcs. für das Kilometer Bahnlänge. Die Bötzbergbahn mit 26 739 Frcs. und die Gotthardbahn mit 20 782 Frcs. für das Kilometer Bahnlänge erforderten die grössten Ausgaben, worin sie nur durch die Rigibahn mit 39 209 Frcs. für das Kilometer Bahnlänge übertroffen wurden. Bei den Spezialbahnen — ausgenommen der Rigibahn — schwanken die Ausgaben für das Kilometer Bahnlänge zwischen 3 097 Frcs. (Rigi-Scheidegg-Bahn) und 11 040 Frcs. (Rorschach-Heiden). Die Gesammtausgaben betragen in Hunderttheilen der Gesammteinnahmen bei den Hauptbahnen 53,29 pCt., bei den Spezialbahnen 66,90 pCt., bei sämmtlichen Bahnen 53,54 pCt. Mit Ausnahme der Strecke Wädensweil-Einsiedeln (45,52 pCt.) stellten sich die Ausgaben der Gotthardbahn mit 46,64 pCt. am günstigsten, diejenigen der Strecke Wohlen-Bremgarten der Schweizerischen Centralbahn mit 170,84 pCt. am ungünstigsten.

Ueberschuss.

Das finanzielle Ergebniss der Schweizer Bahnen kann keineswegs als ein günstiges bezeichnet werden, da sich das Kapital der Hauptbahnen nur mit 3,476 pCt., dasjenige der Spezialbahnen mit 2,147 pCt. verzinste. Einem Aktienkapitale von 347 320 692 bezw. 11 609 343 Frcs., das nur im Durchschnitt 3,767 bezw. 1,179 pCt. Dividende gab, standen Anleihen mit 552 817 592 und 7 579 864 Frcs. gegenüber, für welche 4,055 bezw. 3,632 pCt. Zinsen zu zahlen waren.

Fonds u. s. w.

Am Schlusse des Jahres 1887 hatten die Fonds der A. Hauptbahnen einen Bestand von 27 840 935 Frcs., diejenigen der B. Spezialbahnen eine Höhe von 595 946 Frcs., die Unterstützungskassen hatten Ende 1887 ein Vermögen von 6 636 165 Frcs., von welchen 6 569 224 Frcs. auf die Unterstützungskassen der Hauptbahnen und 66 941 Frcs. auf die Unterstützungskassen der Spezialbahnen entfallen.

Unfälle.

Die Zahl der verzeichneten Unfälle betrug 213; hiervon entfallen auf die Hauptbahnen 198 und auf die Spezialbahnen 15.

Die Drahtseilbahn- und Tramwaystatistik wird abgesondert als III. Theil geführt, die betreffenden Bahnen sind bereits im Eingange dieses Artikels näher bezeichnet. Die längste der 7 Drahtseilbahnen ist die Lausanne-Ouchybahn (2 456 m Bau- und 1 795 m Betriebslänge) mit 11 Personen- und 16 Lastwagen. Befördert wurden auf derselben 492 233 Personen und 39 288 t Güter. Der Prozentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen derselben betrug 70,61 pCt. und erhielt das Aktienkapital von 2,5 Millionen Francs gar keine Dividende (Verzinsung des ganzen Anlagekapitals mit 2,89 pCt.). Am besten rentirte sich die Gütschbahn, indem das gesammte Anlagekapital von 86 000 Frcs. sich mit 17,25 pCt. verzinste. H—g.

Aus Russland.

Eisenbahnprojekte.

Das Eisenbahndepartement soll das Projekt des Baues einer Nebenlinie der Iwangorod-Dombrowaer Bahn von der Station Miechow bis zur Oesterreichischen Grenze abgelehnt, dagegen das Projekt, betreffend Bau einer Nebenlinie von Lodz nach Zgierz, günstig aufgenommen haben.

Ferner sind Bestrebungen wegen der Ausführung von Bahnen zwischen Dolinskaja und Odessa über Wosnesseresk, zwischen Wladikawkas und dem Hafen Petrowsk, sowie zwischen Kasan und Murom im Gange.

Livländische Eisenbahn.

Die Eröffnung dieser Bahn Riga-Dorpat mit Zweigbahn Walk-Pskow sollte für den Güterverkehr am 1./13. Januar, für den Personenverkehr im Februar stattfinden.

Verstaatlichung der Transkaukasischen Eisenbahn.

Dem Vernehmen nach bereitet sich die Verstaatlichung der Transkaukasischen Eisenbahn allmählich vor. Auf die Tagesordnung einer für den 9./21. Februar „auf Verlangen eines 180 Stimmen repräsentirenden Aktionärs“ berufenen ausserordentlichen Generalversammlung steht die Beschlussfassung über einen Antrag wegen Abänderung des § 66 der Statuten in dem Sinne, dass der Regierung das Recht eingeräumt werde, die Bahn zu jeder Zeit für den Staat anzukaufen, sobald sie solches als unumgänglich nöthig erachtet, mit der Bedingung, dass für die den Aktionären gehörigen Aktien mit Regierungsgarantie ebenso einträgliche Papiere in gleichem Nennwerthe wie die Aktien ausgehändigt werden.

Südwestbahnen.

Die am 14. Dezember 1888 stattgehabte Generalversammlung hat das Budget für das Jahr 1889 mit 24 600 000 R. in Einnahme und 14 425 132 R. in Ausgabe bestätigt. Die Verwaltung soll den Beschluss gefasst haben, im Frühjahr mit dem Bau von Elevatoren vorzugehen, und zwar zunächst auf den Stationen Odessa, Krystopol, Pyrliza und Rachny. In Odessa werden die Elevatoren für 165 000 Ttschetwert eingerichtet. Die Baukosten sind der Verwaltung bei Durchberathung des Budgets für 1889 bereits bewilligt worden.

Zum Eisenbahnunfall von Borki.

Aus Anlass des Eisenbahnunglücks bei Borki sind folgende 10 Beamte in Anklagezustand versetzt:

1. Der Präsident des Verwaltungsrathes der genannten Bahn, Baron O. Hahn, als Hauptschuldiger aller Unordnungen, die auf der Bahn herrschten, und mit dessen Handlungen mehrere Eisenbahnunfälle, darunter auch die Katastrophe vom 27. Oktober, in direktem ursächlichen Zusammenhange stehen. Baron Hahn wird zur Last gelegt, dass er bei dem Betriebe der Bahn nur darum besorgt war, für die Erbauer und den thatsächlichen Besitzer der Bahn, Poljakow, Vortheil zu ziehen und selbst die entsprechende Vergütung zu erhalten. Dabei habe er alles unberücksichtigt gelassen, was zur Sicherung der Gefahrlosigkeit beim Verkehr erforderlich gewesen sei, und habe die nothwendigen Ausgaben für den Unterhalt der Bahn und die Beamten derselben dermassen eingeschränkt, dass die Bahn in einen für das Leben und die Gesundheit der Reisenden gefährlichen Zustand gerieth. 2. Der ehemalige Verwaltende der Bahn, Ingenieur W. A. Kowanko; 3. der Oberingenieur für Remontearbeiten, W. N. Pawlow; 4. der Chef der vierten Distanz, Ingenieur A. S. Wetrinski; 5. der Chef des Depots der Werkstätten in Charkow, G. P. Sadonzew. Kowanko, Pawlow und Wetrinski wird der schlechte Zustand der Bahn zur Last gelegt und Kowanko ausserdem der Umstand, dass er den Zug hat schneller fahren lassen, als die Betriebsvorschriften es gestatten, und Sadonzew, dass er, während er sich auf der zweiten Lokomotive befand, zuliess, dass der Zug von der Station Taranowka — der letzten vor dem Orte der Katastrophe — abging, obgleich er wusste, dass der auf dem Tender der erwähnten Lokomotive befindliche Kraan des Westinghouse-Bremsapparates nicht in Ordnung war. 6. Der Regierungsinspektor der Bahn, Ingenieur N. A. Kroneberg; 7. der Bezirksinspektor derselben Bahn, Ingenieur F. A. Galizinski. Die beiden letztgenannten werden beschuldigt, über den Zustand der Bahn ungenügende Aufsicht geführt zu haben, und Kroneberg ausserdem, dass er den Zug zu schnell hat gehen lassen. Von den Personen, welche sich beim Kaiserlichen Zuge befanden, sind zur Verantwortung gezogen: 8. Der Verwaltende der technischen Inspektion des Schutzdienstes, Wirklicher Staatsrath Baron A. F. Taube, für vorschriftswidrige Rangirung des Zuges, für Fahrlässigkeit in der Leitung desselben und für Ermunterung der Bahnagenten zur Beschleunigung der Fahrgeschwindigkeit zum Zwecke der Einholung der Verspätung. 9. Der stellvertretende Mechaniker des Zuges, Ingenieur S. S. Kalaschnikow; 10. sein Gehilfe, der Wagenmeister der Nikolaibahn, J. J. Meyerhof. Die beiden letzteren werden beschuldigt, ihrem Chef, dem Baron Taube, nicht darüber berichtet zu haben, dass an dem Wagen des Verkehrsministers und am Westinghouse-Bremsapparat nicht alles in Ordnung war. Alle befinden sich vorläufig auf freiem Fuss und ist ihnen nur die schriftliche Verpflichtung abgenommen worden, ihren Wohnort nicht zu verlassen.

Nr. 2. Jahrgang 1889. Berlin, am 26. Januar 1889.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	CBC / C / HH	6	1	Bund	4 grosse Latten —	12	1	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
2	C H	5444	1	Kiste	leer —	46	2	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Berlin Rottweil, bei Bodenrevision.
3	C S	—	7	Fässer	Bratheringe —	49	3	Leipzig Berl. Bhf.	„	beschrieben Leipzig.
4	G S	7513	1	Ballen	lein. Drell —	16	4	Dessau	„	beschrieben Dessau.
5	H O	5817	1	Fass	Branntwein —	154	5	Mechernich	Linksrh. Köln	
6	J V	10	1	Kiste	leer —	15	6	Bingerbrück	„	
7	K	—	1	Sack	leere Säcke —	9	7	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
8	O	—	1	–	eisernes Rohr —	20	8	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
9	R H	—	1	Kollo	2 ledige Kübel —	—	9	Rotselaer	Grand Central Belge	
10	S	$1^1/_2$	$^1/_2$	Tonne	Heringe —	71	10	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
11	S E	968	1	Kiste	Zinkweiss —	55	11	Münster a. St.	„	
12	W	14	1	Ballen	Papierabfälle —	74	12	Hoyerswerda	K. E.-D. Erfurt	am 6/1. auf der Strecke gefunden.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
13	Dassegne	—	1	Kiste	? —	1	13	Louvain	Grand Central Belge	
14	F.R.Patzenhofer	—	1	Fass	leer —	13	14	Posen	K. E.-D. Breslau	
15	Gzieters	—	1	Packet	? —	0,5	15	Hasselt	Grand Central Belge	
16	Holejsowski	—	1	Koffer	Wein —	30	16	Oppeln	K. E.-D. Breslau	
17	Kühle Gebr.	5001	1	Bierfass	leer —	27	17	Gera	K. E.-D. Erfurt	vor d. Güterboden gefunden.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
18	—	10	1	Buttertonne	leer —	4	18	Jarotschin	K. E.-D. Breslau	
19	—	95	1	—	eis. Gewicht —	7,5	19	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
20	roth	11	2	—	birkene Hölzer —	55	20	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
21	—	—	1	Pack	Betten —	16,5	21	Breslau (Märk.)	K. E.-D. Berlin	am 21. November 1888 im Wagen 5448 Mag in Breslau überzählig vorgefunden.
22	—	—	1	Bund	Blech —	11,5	22	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
23	—	—	58	Stück	Eisenbleche —	52	23	Jarotschin	K. E.-D. Breslau	
24	—	—	1	Kollo	Eisenrohr —	20	24	Eupen	Linksrh. Köln	mit unleserlichem Zollblei.
25	—	—	1	—	Eisenstange —	37	25	Offenburg	Badische Stsb.	
26	—	—	4	Stück	Gasleitungsröhren —	31	26	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
27	—	—	1	Pack	3 leere Körbe —	7	27	Cleve	Linksrh. Köln	
28	—	—	1	—	Kupferschlauch mit Hahnen	—	28	Singen	Badische Stsb.	
29	—	—	1	—	gusseis. Lagergehäuse	9,5	29	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
30	—	—	2	Kolli	Lager und Lasche zu einer Welle	—	30	Magdeburg	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
31	—	—	1	—	Lager zu einer Welle	—	31	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
32	—	—	1	Kolli	eis. Nieten —	4	32	Kempen	K. E.-D. Breslau	
33	—	—	3	—	Ofenringe —	1,5	33	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
34	—	—	1	—	eis. Pflugschaar —	5	34	Jarotschin	K. E.-D. Breslau	
35	—	—	3	Stangen	Rundeisen	36	35	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
36	—	—	1	—	eis. Schornsteinschieber	35	36	"	"	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C 32 — R R C	16	1	Kollo	Holzwaaren —	55	1	Venlo	Niederländ. Stsb.	
2	P	1404	1	Ballen	Manufakturwaaren —	4,5	2	Roosendaal	"	
3	P F	6510	1	Kiste	unbekannt —	345	3	Vlissingen Hafen	"	
4	V G	1	1	Pack	unbekannt —	22	4	Bergen op Zoom	"	
5	Himmelmann. Comp. Froendenberg a. d. Ruhr	—	1	—	Wagendecke —	75	5	Groningen	"	
6	—	8810	1	Packet	2 Pappschachteln mit Gummipuppen, 1 Pappschachtel mit 12 Fruchtkörbchen aus Kraftmehl	—	6	Berlin Nordbahnhof	K. E.-D. Berlin	im Wagen 16085 Magdeburg am 22. November v. J. gefunden.
7	—	—	1	—	eiserner Löffelbohrer	—	7	Templin	"	am 22. Dezember v. J. bei der Entladung des Wagens Magdeburg 603 gefunden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Im Süddeutschen Verbands-Gütertarif zwischen Deutschen Bahnen Theil II Heft Nr. 5 (Main-Neckarbahn, Bayern) vom 1. April 1887 ist auf Seite 51 der Frachtsatz der Klasse B zwischen Gross-Sachsenheim-Heddesheim und Nürnberg C. B. auf 1,72 ℳ zu berichtigen.

München, den 18. Januar 1889. (216)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Schnorr.

2. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Infolge Eisganges auf der Donau wurde der Trajektverkehr zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der K. Ung. Staatsbahnen am 6. Januar l. J. auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 22. Januar 1889. (217)

Die Direktion der K. Ung. Staatsbahnen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehung war der Gesammtverkehr auf der Strecke Dolina-Wigoda (westöstliche Linien) vom 13. d. Mts. bis zum 16. d. Mts. eingestellt.

Hiervon beehren wir uns unter Bezugnahme auf § 14 Absatz 4 des Uebereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung ergebenst Mittheilung zu machen.

Wien, am 19. Januar 1889. (218)

Die Verkehrsdirektion.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Am 1. Februar 1889 tritt der Nachtrag II zu dem Tarifheft B 4 in Kraft, enthaltend Tarifsätze für die Station Weesp der Holländischen Eisenbahngesellschaft, Aufnahme der Stationen Colmeschate der Holländischen Eisenbahngesellschaft und Düsseldorf-Käshof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den Ausnahmetarif F für Eisenerz, Frachtsätze des Ausnahmetarifs O für Roheisen aller Art, Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife A (für Holz) und N (für bestimmte Stückgüter) sowie Berichtigungen des Tarifheftes B 4. Soweit letztere Frachterhöhungen mit sich bringen, treten dieselben erst am 15. März 1889 in Kraft. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Ferner kommen am 1. Februar 1889 zur Einführung:

a) Frachtsätze des Ausnahmetarifs F für Eisenerz im Verkehr zwischen den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rhein-Eisenbahn und Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen der Niederländischen Staatseisenbahn einer- und der Station Düsseldorf-Käshof andererseits und
b) Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Roheisen aller Art im Verkehr von Station Grünebach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach den vorstehend unter a) genannten Niederländischen Hafenstationen.

Das Nähere hierüber ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 24. Januar 1889. (219)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. tritt zu dem Gütertarife vom 1. Juni 1888 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für Stationen der Wismar-Rostocker, der Wismar-Karower, der Güstrow-Plauer, der Gnoien-Teterower Eisenbahn, der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd und der Prignitzer Eisenbahn, sowie Berichtigungen. Soweit die berichtigten Tarifentfernungen Frachterhöhungen in sich schliessen, kommen dieselben erst vom 15. März d. J. ab zur Anwendung.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 23. Januar 1889. (220)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Verkehr Köln (rechtsrh.) etc. - Altona. In den Gütertarif vom 1. Oktober 1886 für den vorbezeichneten Verkehr wird mit sofortiger Gültigkeit nachstehende Spezialbestimmung zu § 50 des Betriebsreglements aufgenommen:

„Im Verkehr nach Hamburg B. und Hamburg H. müssen allen unter

Zollverschluss — Raumverschluss — abzufertigenden Wagenladungen seitens der Versender Frachtbriefe in doppelter Ausfertigung mitgegeben werden, von denen das mit ‚Duplikat' bezeichnete Exemplar sämmtliche Angaben des Originalfrachtbriefes (auch die Frachteintragungen) wörtlich enthalten muss.

Der Originalfrachtbrief ist den Zollpapieren, der Duplikatfrachtbrief den Expeditionspapieren beizufügen."

Köln, den 23. Januar 1889. (221)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Am 1. Februar d. J. wird der XII. Nachtrag zum 3. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs eingeführt.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Entfernungen und Frachtsätze.

Strassburg, den 21. Januar 1889. (222)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn-Verkehr Breslau-Erfurt. Am 1. Februar d. J. erscheint Nachtrag XVIII zum Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Erfurt. Derselbe enthält aus dem Berlin-Ostdeutschen Gütertarife übertragene ermässigte Tarifkilometer, dann Frachtsätze für Berlin, Anhalt-Dresdener Bahnhof, und neue Tarifkilometer für Station Kempen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie eine Berichtigung zum Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.

Die durch letztere herbeigeführten unerheblichen Frachterhöhungen treten erst am 15. März d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,10 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 22. Januar 1889. (223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die durch die Nachträge XX—XXII zu Heft 1 und XVIII—XX zu Heft 2 des Staatsbahn-Gütertarifs Frankfurt a./M.-Erfurt eingeführten Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a./M., Hanau, Höchst a./M. und Wiesbaden finden auch Anwendung auf den Verkehr von und nach den gleichnamigen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn im Mitteldeutschen Verbande.

Erfurt, den 21. Januar 1889. (224)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Februar d. J. wird zum Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Verbands-Gütertarif vom 1. Dezember 1885 der Nachtrag VI herausgegeben, welcher im Anschluss an Nachtrag V die ermässigten Frachtsätze für den Verkehr mit den Berliner Staatsbahnhöfen und den Stationen der Berliner Ringbahn sowie ferner Zusatzbestimmungen und Tarifvorschriften wegen der nach Hamburg unter Zollverschluss abzufertigenden Wagenladungen und für Seeausfuhrgüter enthält.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen, bei welchen auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu haben sind.

Cüstrin, den 23. Januar 1889. (225)
Die Direktion der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. ab gelangen für den Verkehr zwischen Furth i./W. einerseits und den Breslauer Bahnhöfen andererseits, sowie Ulm Bayer. St. B. und Ulm Württ. St. B. einerseits und Sprottau andererseits direkte Frachtsätze des widerruflichen Ausnahmetarifs F für Mehl zur Einführung. Gleichzeitig wird die Station Vorra der Bayerischen Staatsbahn in diesen Ausnahmetarif mit Anstossfrachten aufgenommen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei den genannten Stationen zu erfahren.

München, den 20. Januar 1889. (226)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Schnorr.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 15. Februar d. J. werden die Stationen Berthelsdorf und Cossen der Sächsischen Staatsbahnen in den Galizisch-Norddeutschen Eisenbahnverband für Güter des Spezialtarifs III einbezogen. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 22. Januar 1889. (227)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. Februar d. J. an finden im Verkehr von Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg a. d. Elbe und Lübeck nach Schwarzenbach a. d. S. für den Transport von Petroleum und Naphta in ganzen Wagenladungen von 10000 kg direkte Ausnahmefrachtsätze Anwendung, worüber auf Befragen die Güterexpeditionen der genannten Stationen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 19. Januar 1889. (228)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Durch den am 15. Februar 1889 in Kraft tretenden Tarifnachtrag XI werden die Bayerischen Stationen Röthenbach b/Lauf und Thüngen in den Verbandsverkehr aufgenommen; ferner werden die speziellen Tarifvorschriften, die Tarifsätze für Salzburg, sowie die Sätze des Ausnahmetarifs 3 für Flachs etc. ergänzt bezw. abgeändert.

Ausserdem gelangt mit diesem Nachtrage bezüglich der Station Salzburg ein neuer Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs I zur Einführung.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 18. Januar 1889. (229)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Gültigkeit ab 1. k. Mts. gelangen für den Verkehr zwischen Furth i. W. einerseits und den Breslauer Bahnhöfen, sowie Ratibor andererseits direkte Tarifkilometer zur Einführung, welche bei den genannten Stationen zu erfahren sind.

München, den 21. Januar 1889. (230)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Schnorr.

Im **Süddeutschen Verbandsverkehre** mit Oesterreich-Ungarn gelangt mit Gültigkeit vom 10. Februar 1889 ein Ausnahmetarif für Sämereien in Wagenladungen von Brünn in Mähren nach Stationen der K. Württembergischen und Gr. Badischen Staatseisenbahnen, der Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zur Einführung, welcher von den betheiligten Bahnverwaltungen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben wird.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1888 aufgehoben.

München, den 18. Januar 1889. (231)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Schnorr.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona. In dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona tritt nachstehende Spezialbestimmung zu § 50 des Betriebsreglements in Kraft:

„Im Verkehr nach Hamburg H. müssen allen unter Zollverschluss — Raumverschluss — abzufertigenden Wagenladungen seitens der Versender Frachtbriefe in doppelter Ausfertigung mitgegeben werden, von denen das mit ‚Duplikat' bezeichnete Exemplar sämmtliche Angaben des Original-Frachtbriefes (auch die Frachteintragungen) wörtlich enthalten muss.

Der Original-Frachtbrief ist den Zollpapieren, der Duplikat-Frachtbrief den Expeditionspapieren beizufügen."

Elberfeld, 23/1. 89. (232)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg etc. einer- und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. Februar 1889 tritt zum obenbezeichneten Tarife ein Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält die bereits am 1. Januar d. J. im Berlin-Ostdeutschen Gütertarif eingeführten neuen Entfernungen und Frachtsätze für die Berliner Staatsbahnstationen und Stationen der Ringbahn sowie eine anderweite Numerirung der Ausnahmetarife. Exemplare des bezl. Nachtrages können von den betreffenden Güterexpeditionen sowie von dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 22. Januar 1889. (233MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Februar d. J. tritt zu unserm Lokal-Gütertarif der Nachtrag II, enthaltend einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu erhalten ist. (234)

Neuhaldensleben, den 21. Januar 1889.
Der Vorstand der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft.

---

4. Verdingungen.

Gesellschaft für den Betrieb Niederländischer Staatsbahnen. Es soll die Lieferung verdungen werden von folgendem Oberbaumaterial:

- Heft 124: Flusseiserne Zahnplatten.
- Heft 124: Schweisseiserne oder flusseiserne Klemmkeile.
- Heft 128: Flusseiserne Querschwellen mit direkt eingewalzter Neigung und Verstärkung, mit Taille und centralen Längsrippe; excentrische Klemmbolzen, in Gesenk geschmiedete Klemmplättchen und profilirte Verona-Federringe.
- Heft 129: Eichenschwellen.
- Heft 130: Flussstahl-Herzstücke.
- Heft 130: Radlenker.
- Heft 130: Gussstählerne oder gusseiserne Stützknaggen.

Heft 131: Laschen-Schraubenbolzen aus Martinstahl mit eisernen oder mit stählernen Muttern.
Heft 131: Eiserne Hacknägel.
Heft 132: Weichenschwellen aus Eichenholz.
Heft 133: Plattenweichen.

Submissionstermin für Hefte 129 und 132: Dienstag, 19. Februar 1889, die übrigen Hefte: Donnerstag, 21. Februar 1889, Nachmittags 2 Uhr, Centralbüreau, Utrecht (Holland).

Bedingungen werden auf franko Anfrage abgegeben. (235)

Der Generaldirektor.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von:

5000 t Stahlschienen

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind. Angebote sind bis zum 8. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 17. Januar 1889. (236)

Das Generaldirektorat der Dänischen Staatsbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten, mit rund 87500 cbm Erdbewegung sowie der Rohrlegungsarbeiten, der Arbeiten zur Herstellung von rot. 250 cbm Mauerwerk von Durchlässen etc. auf der 10 km langen Nebenstrecke Glöwen-Havelberg soll öffentlich in einem Loose verdungen werden. Für die Bewerbung sind die in den Regierungsamtsblättern bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 massgebend. Versiegelte, mit Aufschrift: „Angebot auf Erdarbeiten" versehene Angebote sind bis 13. Februar 1889, Vormittags 11 Uhr an den unterzeichneten Abtheilungs-Baumeister einzureichen, zu welcher Zeit dieselben auf dem hiesigen Abtheilungsbüreau eröffnet werden.

Die Verdingungshefte und Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Abtheilungsbüreau während der Dienststunden zur Ansicht aus; auch können erstere gegen baare, postfreie Einsendung von 2,75 ℳ von mir bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Havelberg, den 19. Januar 1889. (237)

Der Abtheilungs-Baumeister Borggreve.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 8. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando franko an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Januar 1889.

Inhalt:

Kartographische Darstellung der Güterbewegungs-Statistik.

Die Fortsetzung des im Auftrage des Königlich Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt bearbeiteten und herausgegebenen Werkes, welches eine kartographische Darstellung einiger wichtigen Frachtartikel (Braun- und Steinkohlen, Weizen, Roggen, Mehl, Roh- und Façoneisen) bezweckt, ist soeben und — wie hier gleich hervorgehoben werden mag — um einige Monate früher, als sonst die Herausgabe zu geschehen pflegte, im III. Jahrgange erschienen.*)

Die Ausführung des kartographischen Theiles und die sachgemässe Anordnung der beigegebenen tabellarischen Uebersichten über die statistischen Ergebnisse des Jahres 1887 schliessen sich genau an die für das Vorjahr gewählte Form der Darstellung an. Wir haben letztere im vorigen Jahrgange dieser Zeitung eingehend besprochen und können daher hier auf jene Ausführungen verweisen.**) Die in die Karten diesmal aufgenommene grössere Anzahl von Orten, welche an dem jeweilig behandelten Frachtartikel vorzugsweise — sei es im Versand oder im Empfange — betheiligt und daher durch ein besonderes Merkmal (unterstreichen [in roth oder schwarz] der betreffenden Ortsnamen) hervorgehoben sind; die schärfere Kennzeichnung der für den Verkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Deutschen Stromgebiete, endlich die jetzt in Vergleich gezogenen statistischen Angaben über die Artikel Roh- und Façoneisen gegen das Vorjahr (1886) sind Verbesserungen welche die Uebersicht über das Gesammtbild jeder einzelnen Karte erleichtern. Nur die Angaben über den Ortsverkehr, welche eine schätzbare Beigabe zu den Hauptergebnissen der Güterbewegungs-Statistik bilden, sind insofern wieder unvollständig geblieben, als — nach der Bemerkung der Herausgeberin im Vorwort — „bezügliche Angaben von den Verwaltungen, welchen diese Stationen angehören, eingelaufen sind". Diese Angaben sind aber von einzelnen Verwaltungen leider nur auf den Versand beschränkt worden, so dass die Darstellung über den Ortsverkehr bezüglich des Empfanges kein genaues Bild gewährt. Der Wunsch erscheint daher berechtigt, dass jene Verwaltungen im Interesse dieses für die Güterbewegungs-Statistik nützlichen Werkes bei einer etwaigen Fortführung desselben dazu beitragen mögen, diesem Mangel abzuhelfen.

Die auf dem I. Kartenblatt zur Darstellung gebrachte Braunkohlenbewegung lässt

1. den Regierungsbezirk Merseburg und Erfurt und die Thüringischen Staaten (Nr. 19),
2. Böhmen (Nr. 54),
3. den Regierungsbezirk Magdeburg und das Herzogthum Anhalt (Nr. 18),
4. die Provinz Brandenburg (Nr. 17)

als die wichtigsten Bezirke erkennen, welche für die Produktion wie für den Versand dieses Artikels gleich hervorragend sind.

Der Versand aller Bezirke (einschl. der vom Auslande nach Deutschland auf dem Bahnwege beförderten Gewichtsmengen) beträgt 8 589 294 t, während die nachfolgende Uebersicht, in welcher in gleicher Weise, wie bei der vorjährigen Besprechung, sämmtliche Verkehrsbezirke des Deutschen Reiches zu 5 geographisch und wirthschaftlich näher zusammenhängenden Gebieten vereinigt werden, eine Gesammtmenge von

*) Graphische Darstellung der Beförderung einiger Frachtartikel in den Verkehrsbezirken der Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1887 (III. Jahrgang). Bearbeitet im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt. — Leipzig. Kommissionsverlag von F. A. Brockhaus.

**) Vergl. Nr. 23 Jahrg. 1888 d. Ztg.

7 808 958 t — also etwa 93 pCt. der obenbezeichneten Versandziffer — behandelt:

	Jahr	Versandbezirk Nr. 17 Provinz Brandenburg	Nr. 18 Reg.-Bez. Magdeburg u. s. w.	Nr. 19 Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt u. die Thüring. Staaten	Nr. 54 Böhmen	Zusammen
		t	t	t	t	t
I. Nordwestliches Deutschland[1])	1887	—	—	257	—	257
	1886	—	—	*642*	—	*642*
II. Süddeutschland[2])	1887	—	—	1536	429182	430718
	1886	—	—	*1685*	*430572*	*432257*
III. Norddeutschland[3])	1887	692159	1806602	729497	413602	3641860
	1886	*680792*	*1805745*	*734036*	*405335*	*3625908*
IV. Mitteldeutschland[4])	1887	19952	83825	1825329	1679565	3608671
	1886	*19144*	*84664*	*1723996*	*1478918*	*3306722*
V. Ostdeutschland[5])	1887	28222	—	480	98750	127452
	1886	*22818*	—	*170*	*79094*	*102082*
zusammen	1887	740333	1890427	2557099	2621099	7808958
	1886	*722754*	*1890409*	*2460529*	*2393919*	*7467611*

Aus dieser Uebersicht geht hervor, dass der Versand

	1887	1886
aus dem Regierungsbezirk Merseburg und Erfurt und den Thüringischen Staaten	32,7 pCt.	32,9 pCt.
„ Böhmen	33,6 „	32,1 „
„ dem Regierungsbezirk Magdeburg und dem Herzogthum Anhalt	24,2 „	25,3 „
„ der Provinz Brandenburg	9,5 „	9,7 „
betrug und von diesen Mengen		
Nordwestdeutschland	0,1 pCt.	0,1 pCt.
Süddeutschland	5,5 „	5,8 „
Norddeutschland	46,6 „	48,4 „
Mitteldeutschland	46,2 „	44,3 „
Ostdeutschland	1,6 „	1,4 „

empfing.

Der Verbrauch von Braunkohlen aus den nachverzeichneten 4 Haupt-Verkehrsbezirken, welcher gegen das Vorjahr um 227 180 t zugenommen hat, blieb auf Nord- und Mitteldeutschland, insbesondere auf die Verkehrsbezirke Nr. 17 (Provinz Brandenburg [Berlin], Nr. 18 (Regierungsbezirk Magdeburg und Herzogthum Anhalt) und Nr. 19 (Regierungsbezirk Merseburg und Erfurt und die Thüringischen Staaten) beschränkt; von den in denselben zur Beförderung kommenden Mengen einheimischer Kohle (zusammen 5 187 859 t (1886: 5 073 672 t) verblieben in jenen Bezirken allein 4 186 741 t (1886: 4 076 646 t) also 80,7 pCt. (1886: 80,3 pCt.), welche über die Grenzen der eigenen Bezirke nicht hinausgingen.

---

[1]) Weserhäfen: Bremen, Bremerhafen u. s. w.; Emshäfen: Papenburg, Leer, Emden; Ruhrrevier der Provinz Westfalen und der Rheinprovinz; Provinz Westfalen (ausschl. des Ruhrreviers); Ruhrort; Duisburg und Hochfeld.

[2]) Saarrevier von Neunkirchen bis Trier; Lothringen; Elsass; Bayerische Pfalz; Grossherzogthum Hessen ausschl. der Provinz Oberhessen; Grossherzogthum Baden; Ludwigshafen und Mannheim; Königreich Württemberg und Hohenzollernsche Lande; Königreich Bayern.

[3]) Provinz Pommern ausschl. Häfen; Ostseehäfen: Stettin, Swinemünde u. s. w.; Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin und Strelitz, ausschl. Häfen; Ostseehäfen: Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel; Provinz Schleswig-Holstein und Fürstenthum Lübeck, ausschl. Häfen; Elbhäfen: Altona, Hamburg u. s. w.; Provinz Hannover, Kreis Rinteln, Herzogthum Braunschweig; Oldenburg ausschl. Häfen; Stadt Berlin; Provinz Brandenburg; Regierungsbezirk Magdeburg und Herzogthum Anhalt.

[4]) Regierungsbezirk Merseburg und Erfurt und Thüringische Staaten; Königreich Sachsen; Provinz Hessen-Nassau, Kreis Wetzlar, Provinz Oberhessen.

[5]) Provinz Ost- und Westpreussen, ausschl. Häfen; Ostseehäfen: Memel, Königsberg, Danzig u. s. w.; Provinz Posen; Regierungsbezirk Oppeln; Stadt Breslau; Regierungsbezirk Liegnitz und Breslau, ausschl. der Stadt Breslau.

Die aus den Böhmischen Braunkohlenrevieren eingeführten 2 621 258 t (1886: 2 394 095 t) gingen hauptsächlich mit

1887	1886	nach
1 492 696 t = 57,0 pCt.	54,5 pCt.	dem Königreich Sachsen,
423 833 „ = 16,1 „	19,6 „	Bayern bezw. den übrigen Staaten Süddeutschlands,
524 167 „ = 20,0 „	17,0 „	Norddeutschland,
97 785 „ = 3,7 „	3,2 „	den Regierungsbezirken Liegnitz und Breslau.

Weder das nordwestliche Deutschland noch eine Reihe von Verkehrsbezirken Süddeutschlands haben Bezüge von Braunkohlen aus Böhmen zu verzeichnen.

In betreff der Braunkohlen**produktion**, welche auf 15 872 372 t (1886: 15 626 986 t) beziffert wird, ist zu bemerken, dass hiervon 12 702 904 t (1886: 12 565 404 t) = 80 pCt. (1886: 80,4 pCt.) auf Preussen, davon 11 654 944 t (1886: 11 578 935 t) auf den Oberbergamtsbezirk Halle, der Rest auf die übrigen Deutschen Staaten kommt.

Von den geförderten Kohlen gelangten 5 956 022 t = 37,5 pCt. (1886: 5 726 856 t = 36,6 pCt.) und zwar hiervon allein 5 838 176 t (1886: 5 648 574 t) im Gebiete des Preussischen Staates zur Beförderung auf den Eisenbahnen.

Die auf 4 427 327 t (1886: 4 084 930 t) angegebene **Einfuhr** unter Hinzurechnung der obenbezeichneten Produktionsziffer ergibt eine Verbrauchsmenge von 20 296 699 t (1886: 19 710 916 t); da hiervon 8 589 294 t = 42,3 pCt. (1886: 8 125 063 t = 41,2 pCt.) auf dem Bahnwege befördert wurden, so ergeben sich 11 707 405 t = 57,7 pCt. (1886: 11 585 853 t = 58,8 pCt.) als durch Landfuhrwerk, auf Flüssen und Kanälen befördert, auf Lager verblieben oder im eigenen Bedarf an den Förderungsgruben verwendet.

Unter denjenigen **Orten**, welche grössere Mengen versandt oder empfangen haben, treten hauptsächlich folgende hervor:

a) im Versand

Meuselwitz	mit 726 680 t	Teuplitz	mit 149 130 t
Bitterfeld	„ 598 614 „	Nachterstedt	„ 128 013 „
Luckenau	„ 453 330 „	Biendorf	„ 124 910 „
Förderstedt	„ 313 693 „	Oberröblingen	„ 117 886 „
Völpcke	„ 281 877 „	Beutersitz	„ 106 201 „
Senftenberg	„ 276 977 „	Helmstedt	„ 102 690 „
Eggersdorf	„ 234 571 „	Greppin	„ 102 480 „
Frohse	„ 159 366 „		

während

b) im Empfang

Berlin	mit 545 236 t	Halle	mit 136 361 t
Dessau	„ 220 822 „	Forst	„ 101 447 „

zu nennen sind.

Bei der Beförderung der Braunkohlen auf den **Deutschen Wasserstrassen** nimmt hauptsächlich das Stromgebiet der Elbe eine hervorragende Stelle ein; indess erscheinen auf der Karte — des Raummangels wegen — nur diejenigen Schiffsstationen, bei denen Mengen von mindestens 1 000 t — im Ein- oder Ausgang, zu Berg bezw. zu Thal — nachgewiesen wurden. Unter Berücksichtigung dieses eingeschränkten Nachweises waren im Stromgebiet der Elbe

	a) im Eingang zu Thal	zu Berg
	326 714 t	10 270 t
befördert, wovon hauptsächlich		
auf Magdeburg	74 pCt.	—
„ Dresden	20 „	—
„ Berlin	4 „	72 pCt.

	b) im Ausgang zu Thal	zu Berg
	5 740 t	— t
wovon auf Magdeburg	37 pCt.	—
„ Berlin	63 „	—

entfallen.

Der **Durchgangs**verkehr, welcher auf der Karte selbst überhaupt nicht zur Darstellung gebracht werden konnte, sondern nur tabellarisch nachgewiesen wurde, ist — ebenfalls im Stromgebiet der Elbe — an einer Reihe von Hafenplätzen, Schleusen u. s. w. hinsichtlich der Mengen von mehr als 1 000 t

zur Aufschreibung gelangt. Nach letzterer ergibt sich eine Beförderung von

86 610 t (1886: 113 315 t)	und	1 622 088 t (1886: 1 662 946 t)
zu Berg		zu Thal

wovon hauptsächlich auf

	1887	1886		1887	1886
Berlin (Spree)	29,0 pCt.	18 pCt.	Schandau-Zollgrenze (Elbe) . .	83,4 pCt.	83 pCt.
Gottesgnade bei Calbe (Saale) . .	23,2 „	—	Niegripper Schleuse (Plauer Kanal) . .	14,3 „	10 „
Freiburg (Unstrut) .	23,9 „	21 „			
Rathenower Schleuse (Havel) . .	—	30 „			

kommen.

Seewärts gelangten von den Deutschen Zollausschlüssen: Hamburg 2 353 t (davon 800 t nach Afrika, 800 t nach den Schifferinseln, 300 t nach Neu-Britannien und 204 t nach Schweden) zur Ausfuhr.

Auf dem II. Kartenblatt, welches den Steinkohlen- und Kokesverkehr behandelt, treten in den Verkehrsbezirken

Nr. 13. Regierungsbezirk Oppeln,
„ 15. „ Breslau und Liegnitz,
„ 20. Königreich Sachsen,
„ 22/23. Ruhrrevier und
„ 27. Saarrevier

grössere Ziffern des Versandes hervor, welche auf die besonders wichtigen Produktionsplätze dieses Frachtartikels hinweisen und zugleich ersichtlich machen, welche Gebietstheile des Deutschen Reiches und des Auslandes, sowie in welchem Umfange dieselben an dem Verbrauche dieses wichtigen Artikels betheiligt sind.

Während der Gesammtversand im Deutschen Reiche 48 628 257 t (1886: 46 702 493 t) betrug, kommen, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, auf die obengenannten Verkehrsgruppen, welche für die vorliegende Besprechung in Betracht gezogen werden, allein 43 742 202 t (1886: 42 328 622 t).

	Jahr	Versandbezirk					
		Nr. 13. Regierungsbezirk Oppeln	Nr. 15. Regierungsbezirk Liegnitz und Breslau	Nr. 20. Königreich Sachsen	Nr. 22/23. Ruhrrevier	Nr. 27. Saarrevier	Zusammen
		t	t	t	t	t	t
I. Nordwestliches Deutschl.	1887	299	—	—	15933836	201922	16166057
	1886	—	—	—	*15031528*	*172881*	*15204409*
II. Süddeutschl.	1887	—	—	279127	990588	3613366	4883081
	1886	—	—	*306257*	*836209*	*3495919*	*4638385*
III. Norddeutschl.	1887	1526229	392013	21249	3027074	190	4966755
	1886	*1475705*	*369470*	*33608*	*2965137*	*120*	*4844040*
IV. Mitteldeutschl.	1887	71953	123927	3091274	1837384	77077	5201615
	1886	*70981*	*95492*	*3602767*	*1739556*	*90103*	*5598899*
V. Ostdeutschl.	1887	5004982	1087486	1328	1595	—	6095391
	1886	*4770387*	*1044755*	*426*	*960*	—	*5816528*
Zusammen I—V	1887	6603463	1603426	3392978	21820477	3892555	37312899
	1886	*6317073*	*1509717*	*3943058*	*20573390*	*3759023*	*36102261*
VI. Ausland	1887	2123862	692632	10600	2703689	898520	6429303
	1886	*2118671*	*671760*	*10785*	*2453330*	*971815*	*6226361*
Zusammen I—VI	1887	8727325	2296058	3403578	24524166	4791075	43742202
	1886	*8435744*	*2181477*	*3953843*	*23026720*	*4730838*	*42328622*

In Prozenten betrug der Versand:

1. aus den Produktionsgebieten des Verkehrsbezirks

	1887	1886
Nr. 13. Regierungsbezirk Oppeln . .	19,9 pCt.	19,9 pCt.
„ 15. Regierungsbezirk Liegnitz und Breslau	5,3 „	5,1 „
„ 20. Königreich Sachsen . . .	7,8 „	9,3 „
„ 22/23. Ruhrrevier	56,1 „	54,4 „
„ 27. Saarrevier	10,9 „	11,3 „

es kommen hiernach auf:

	1887	1886
die westlichen Bezirke	67,0 pCt.	65,7 pCt.
„ östlichen Bezirke	33,0 „	34,3 „

2. nach Nordwestdeutschland und dem Auslande

	1887	1886
2. nach Nordwestdeutschland	36,9 pCt.	35,9 pCt.
„ Süddeutschland	11,2 „	11,0 „
„ Norddeutschland	11,3 „	11,4 „
„ Mitteldeutschland	11,9 „	13,2 „
„ Ostdeutschland	14,0 „	13,8 „
	85,3 pCt.	85,3 pCt.
„ dem Auslande	14,7 „	14,7 „
	100,0 pCt.	100,0 pCt.

Von den aus dem Ruhr- und Saarrevier im eigenen Verkehr dieser Bezirke, sowie im In- und Auslandsverkehre verfrachteten Mengen (29 315 241 t; 1886: 27 757 558 t) kommen auf:

	1887	1886
Nordwestdeutschland	16 165 758 t	15 204 409 t
Süddeutschland	4 603 954 „	4 332 128 „
Norddeutschland	3 027 264 „	2 965 257 „
Mitteldeutschland	1 914 461 „	1 829 659 „
Ostdeutschland	1 595 „	960 „
das Ausland	3 602 209 „	3 425 145 „
	29 315 241 t	27 757 558 t

während von den Beförderungsmengen aus den Ober- und Niederschlesischen, sowie Sächsischen Revieren (14 426 961 t; 1886: 15 571 064 t) auf

	1887	1886
Nordwestdeutschland	299 t	— t
Süddeutschland	279 127 „	306 257 „
Norddeutschland	1 939 491 „	1 878 783 „
Mitteldeutschland	3 287 154 „	3 769 240 „
Ostdeutschland	6 093 796 „	5 815 568 „
das Ausland	2 827 094 „	2 801 216 „
	14 426 961 t	14 571 064 t

entfallen.

Von den Steinkohlen, welche Nordwestdeutschland empfing, stammen 98,7 (1886: 98,9) pCt. aus dem Ruhrrevier, während Süddeutschland den Bedarf mit 74 (1886: 75,4) pCt. aus dem Saarrevier, Norddeutschland mit 60,9 (1886: 61,2) pCt. aus dem Ruhr- und mit 30,7 (1886: 30,4) pCt. aus dem Oberschlesischen Revier, Mitteldeutschland mit 59,4 (1886: 64,3) pCt. aus dem Sächsischen und mit 35,3 (1886: 31,1) pCt. aus dem Ruhrrevier, Ostdeutschland mit 82,1 (1886: 82,0) pCt. aus dem Oberschlesischen und den Rest aus dem Niederschlesischen Revier deckte und endlich das Ausland mit 42,0 (1886: 39,4) pCt. aus dem Ruhrrevier und mit 33 (1886: 34) pCt. aus Oberschlesien bezog.

In welchem prozentualen Verhältniss der Versand der im eigenen Bezirke geförderten Kohlen nach den einzelnen Gebietstheilen des Deutschen Reiches bezw. nach dem Auslande stattfand, ist aus der nachstehenden

Tabelle

zu ersehen:

Aus den Kohlenbezirken	nach						
	Nord-west-	Süd-	Nord-	Mit-tel-	Ost-	dem Aus-lande	Zu-sam-men
	Deutschland						
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
der Ruhr . . .	65,1	4,0	12,4	7,5	0,0	11,0	100
„ Saar	4,2	75,4	0,0	1,6	—	18,8	100
in Oberschlesien .	0,0	—	17,5	0,8	57,4	24,3	100
„ Niederschlesien	—	—	17,0	5,4	47,4	30,2	100
im Königreich Sachsen . . .	—	8,2	0,6	90,9	0,0	0,3	100

Von den beförderten Gesammtmengen der einzelnen Kohlenreviere verblieben innerhalb der Bezirke des eigenen (Lokal-) Verkehrs:

	1887	1886
im Oberschlesischen Revier . . .	20,7 pCt.	20,2 pCt.
„ Niederschlesischen „ . . .	40,5 „	41,0 „
„ Königreich Sachsen	75,2 „	77,6 „
„ Ruhrrevier	22,3 „	21,7 „
„ Saarrevier	28,1 „	27,0 „

Von denjenigen **Orten**, welche Steinkohlen in grösseren Mengen auf dem Bahnwege versandt oder empfangen haben, sind besonders hervorzuheben:

a) im Versand

Gelsenkirchen	mit 2 028 151 t	Bruch	mit 661 725 t
Altenessen	„ 1 411 695 „	v. d. Heydt	„ 632 450 „
Zabrze Kokesanstalt	„ 1 356 909 „	Oberhausen	„ 562 229 „
		Schalke	„ 523 273 „
Ueckendorf-Wattenscheid	„ 1 278 189 „	Kochern	„ 518 230 „
		Redenblickschacht	„ 517 001 „
Königshütte	„ 1 195 032 „	Berge-Borbeck	„ 497 019 „
Herne K. M.	„ 1 178 230 „	Carolinengrube	„ 473 991 „
Morgenroth	„ 1 041 871 „	Heinitz	„ 464 645 „
Altwasser	„ 984 818 „	Essen, Rhein	„ 458 848 „
Kray	„ 910 430 „	Mannheim	„ 452 983 „
Dittersbach	„ 889 743 „	Marten	„ 437 050 „
Wanne	„ 752 645 „	Carnap	„ 433 570 „
Wolfgangweiche	„ 687 812 „	Reden	„ 418 130 „

b) im Empfang

Berlin	mit 1 096 131 t	Braunschweig	mit 144 640 t
Breslau	„ 810 026 „	Hannover	„ 140 300 „
Diedenhofen	„ 635 500 „	Bremen	„ 124 431 „
Köln	„ 322 760 „	Stettin	„ 112 088 „
Hamburg	„ 301 981 „	Hildesheim	„ 95 539 „
Bremerhafen	„ 237 535 „	Bielefeld	„ 90 156 „
Peine	„ 226 896 „	Deutsch Oth	„ 86 480 „
Linden	„ 179 137 „		

Die Betheiligung der **Deutschen Wasserstrassen** an der Steinkohlenbeförderung tritt besonders in den Stromgebieten der Elbe und des Rheins hervor, während sich an anderen Strömen grössere Mengen nur bei einzelnen Schiffsplätzen verzeichnet finden. Es ist indess hierbei zu berücksichtigen, dass die Karte (im Ein- und Ausgangsverkehr) nur Gewichtsmengen von mindestens 10 000 t aufführt.

Im Stromgebiete der Elbe finden wir im Eingang

zu Berg 49 634 t bei Harburg,
118 955 „ „ Berlin,
„ Thal 46 725 „ „ „

jedoch keinen Ausgang verzeichnet. — Im **Durchgangs**verkehr, den wir der tabellarischen Uebersicht entnehmen, sind

zu Berg 571 921 t (an 5 Plätzen),
„ Thal 40 898 „ („ 2 „)

befördert worden.

Im Stromgebiete des Rheins dagegen gestaltete sich der Ein- und Ausgangsverkehr der einzelnen Schiffsstationen recht bedeutend; unter Berücksichtigung der obenbezeichneten Minimalgrenze ergeben sich:

a) im Eingange

	zu Berg	zu Thal
	1 330 942 t	—
davon bei Mannheim	651 116 t	—
„ Ludwigshafen	171 188 „	—
„ Gustavsburg	159 476 „	—
„ Worms	46 290 „	—
„ Bingen	46 141 „	—
„ Heilbronn	45 672 „	—
„ Mainz	37 788 „	—

b) im Ausgange

	zu Berg	zu Thal
	1 905 382 t	1 746 321 t
davon hauptsächlich:		
bei Ruhrort (Hafen)	660 926 t	1 365 521 t
„ Hochfeld	606 299 „	46 023 „
„ Duisburg (Hafen)	548 741 „	334 777 „
„ Mannheim	56 266 „	—
„ Deutz (Eisenbahn-Güterladestelle)	33 150 „	—

Im **Durchgangs**verkehr wurden

a) zu Berg 837 075 t,
b) „ Thal 2 031 461 „

befördert.

Im **überseeischen** Verkehre der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 2 358 414 t,

davon

in Memel	60 835 t	
„ Pillau	157 245 „	mit
„ Danzig	219 608 „	12 295 t aus Deutschen Häfen,
„ Swinemünde	271 186 „	2 368 772 „ „ Grossbritannien,
„ Stettin	214 006 „	2 595 „ „ den Niederlanden.
„ Lübeck	45 806 „	
„ Kiel	135 741 „	
„ Altona	15 348 „	
„ Bremen	25 963 „	
„ Hamburg	1 238 644 „	

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 55 610 t,

davon		mit	
in Stettin	12 737 t	6 079 t	nach Deutschen Häfen,
„ Lübeck	13 804 „	10 798 „	„ Central- und Südamerika,
„ Brake	10 008 „	17 582 „	„ Russland,
„ Hamburg	19 061 „	2 373 „	„ Grossbritannien,
		4 252 „	„ Dänemark,
		7 480 „	„ Schweden,
		1 651 „	„ Norwegen,
		2 105 „	„ Afrika,
		262 „	„ Australien,
		600 „	„ Spanien,
		437 „	„ Italien,
		655 „	„ Westindien,
		619 „	„ den Niederlanden.

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Etat für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen pro 1889/90.

Der ausserordentliche Etat, dessen Einnahmen sich im wesentlichen aus dem Betriebsüberschuss von 1887/88 in Höhe von 906 571 *M.*, sowie aus den verfügbar bleibenden Beständen an ordentlichen Einnahmen zusammensetzen, sieht an einmaligen Ausgaben 3 357 900 *M.* vor, davon 2 515 000 *M.* für Eisenbahnbauten (es sind dies folgende: eine normalspurige Bahn von Altkirch über Werenzhausen nach Pfirt bezw. Alt-Pfirt (erste Rate) 800 000 *M.*, eine schmalspurige Bahn von Markolsheim nach Horburg (erste Rate) 280 000 *M.*, eine normalspurige Bahn von Weilerthal nach Weiler (erste Rate) 562 000 *M.*, Ausbau des zweiten Gleises auf der Theilstrecke Kedingen-Ebersweiler der Linie Diedenhofen-Teterchen (erste Rate) 873 000 *M.*, Beihilfe für Fortführung der Strassenbahn Mülhausen-Burgweiler bis Pfastatt). Ueber einen Theil dieser Projekte giebt der dem Reichstage vorliegende Etat für die Verwaltung der Reichsbahnen S. 71 u. f., aus welchem wir demnächst berichten werden, weiteren Aufschluss.

Die Neubauten der Preussischen Staatsbahnen im Etatsjahr 1889/90.

Der Etat für 1889/90 enthält in gewohnter Weise auch eine Reihe einmaliger und ausserordentlicher Ausgaben. Soweit dieselben nicht die Fortführung älterer in den Vorjahren begonnener Bauten, sondern wirklich neue Bauten betreffen, finden sich folgende Posten verzeichnet, bei welchen zu bemerken ist, dass die mit Stern bezeichneten als erste Rate geleistet werden sollen:

1. Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin:
   Umbau des Haltepunktes Schmargendorf 165 000 *M.*
   Umbau des Bahnhofes Wilmersdorf-Friedenau 250 000 *M.**
2. Eisenbahndirektionsbezirk (linksrheinischer) Köln:
   Umbau des Bahnhofs Euskirchen 100 000 *M.**
   Herstellung einer neuen Güterstation bei Nippes 500 000 *M.**
   Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Kevelaer 150 000 *M.*
   Ankauf eines Grundstücks für den Bau eines Geschäftsgebäudes für das Eisenbahn-Betriebsamt Crefeld 113 000 Mark.
3. Eisenbahn-Direktionsbezirk (rechtsrheinischer) Köln:
   Bau eines Geschäftsgebäudes für das Eisenbahn-Betriebsamt Neuwied 100 000 *M.**
   Verlegung der Bahnstrecke Welver-Hamm behufs direkter Einführung in den Rangirbahnhof Hamm 200 000 *M.**
   Vereinigung der beiden Bahnhöfe (Rheinischer und Westfälischer) zu Dortmund 100 000 *M.**
   Umbau der Umgangsbahn bei Oberhausen 150 000 *M.**
   Bau eines Geschäftsgebäudes für das Eisenbahn-Betriebsamt Wesel 60 000 *M.**
   Beseitigung des Chausseeüberganges am Personenbahnhofe zu Hamm 510 000 *M.*
4. Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld:
   Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Hengstei und Hagen (Rhein.) 150 000 *M.**
   Bau eines Lokomotivschuppens nebst Betriebswerkstatt und Dienstwohngebäuden auf Bahnhof Lennep 100 000 *M.**
   Umbau des Bahnhofes Unna 150 000 *M.**
   Höherlegung der Gleise auf der Strecke Bilk-Rheinbrücke bei Hamm 145 000 *M.*
5. Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt:
   Erweiterung des Bahnhofes zu Bitterfeld 100 000 *M.**
6. Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M.:
   Bau eines definitiven Empfangsgebäudes auf Bahnhof Eichenberg 60 000 *M.**
7. Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover:
   Herstellung einer Beleuchtungs- und Wasserversorgungs-Anlage auf Bahnhof Kreiensen 100 000 *M.**
   Umbau des Bahnhofes zu Löhne 100 000 *M.**
   Herstellung einer elektrischen Beleuchtungsanlage für Bahnhof Geestemünde 102 000 *M.**

8. Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg:
Umbau der Havelbrücke bei Werder und zu den dadurch bedingten Mehrkosten des Umbaues des Bahnhofes daselbst 20.000 *M.**
Herstellung von Vorsignalen 600 000 *M.*

Verhandlungen des Preussischen Landes-Eisenbahnraths.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Preussischen Landtage eine übersichtliche Darstellung des Ergebnisses der im Jahre 1888 stattgehabten Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths und der darauf getroffenen Entscheidungen nebst den Verhandlungen und Drucksachen des Landes-Eisenbahnraths zugehen lassen. Indem wir uns vorbehalten, einzelne Abschnitte dieses werthvollen Materiales ausführlicher mitzutheilen, bemerken wir zunächst nur, dass der Landes-Eisenbahnrath im vergangenen Jahre zweimal, am 15. Juni und am 7./8. Dezember zusammengetreten ist, nachdem den Sitzungen Berathungen des Ausschusses vorangegangen waren. Die Verhandlungen haben sich auf die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats für 1889/90 beigefügte Uebersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter, auf Aenderungen in den Tarifvorschriften für die Beförderung von Gütern und in der Klassifikation der Spezialtarife, auf Ergänzungen und Aenderungen des Betriebsreglements, sowie auf Gewährung und Aufhebung von Ausnahmetarifen erstreckt.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen Deutscher Eisenbahnen im Dezember 1888.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte und im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Dezember 1888 ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 34 759,65 km, nachstehende Einzelheiten: Im Dezember 1888 war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 59 Bahnen, mit zusammen 33 923,90 km, höher und bei 12 Bahnen, mit zusammen 835,75 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Dezember 1888 war dieselbe auf 1 km, Betriebslänge bei 54 Bahnen, mit zusammen 34 024,71 km, höher und bei 17 Bahnen, mit zusammen 734,94 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Dezember 1888 das gesammte konzessionirte Anlagekapital 21 609 900 *M.* (14 655 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 4 500 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 88,27 km, so dass auf je 1 km 244 816 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Dezember 1888 das gesammte konzessionirte Anlagekapital 579 991 229 *M.* (305 516 550 *M.* Stammaktien, 79 381 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 195 093 029 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 792,22 km, so dass auf je 1 km 152 942 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden: am 1. Dezember die Strecken Rogasen-Wongrowitz 18,54 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg), Emden-Schiffsliegeplatz 2,16 km (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln) und Schönfeld-Geyer 9,04 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), am 10. Dezember Staffel-Limburg 5,30 km (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln), am 20. Dezember Erndtebrück-Leimstruth 5,90 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld). Ausser Betrieb gesetzt wurde am 10. Dezember die alte Strecke Staffel-Limburg (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln).

Preussische Staatsbahnen: Eisenbahndirektion Magdeburg.

Die im Verkehr von und nach der Haltestelle Geest-Gottberg bestehende Beschränkung, nach welcher Sendungen von dieser Haltestelle nicht frankirt und nicht mit Nachnahme belastet sein dürfen, solche nach derselben dagegen in Frankofracht und ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden müssen, wird am 1. Februar d. J. aufgehoben.

Das Bayerische Staatsbahnnetz.

Am 1. Januar d. J. zählte das Bayerische Staatseisenbahnnetz 4 651,081 km, hiervon 4 334,596 km Vollbahnen und Bahnen von untergeordneter Bedeutung und 316,485 km Lokalbahnen. Auf die einzelnen Oberbahnämter vertheilt, zählt das Oberbahnamt Augsburg 386,230 km mit 65 Stationen, Bamberg 440,395 km mit 76 Stationen, Ingolstadt 394,062 km mit 63 Stationen, Kempten 406,498 km mit 61 Stationen, München 368,029 km mit 58 Stationen, Nürnberg 412,733 km mit 71 Stationen, Regensburg 551,810 km mit 92 Stationen, Rosenheim 456,624 km mit 62 Stationen, Weiden 495,653 km mit 68 Stationen und Würzburg 421,962 km mit 73 Stationen, zusammen 689 Stationen an den Hauptbahnen und an solchen von untergeordneter Bedeutung und 115 an den Lokalbahnen, sohin Gesammtsumme 804 Stationen. Lokalbahn-Betriebsleitungen befinden sich in Hammelburg, Uebersee, Eichstätt, Bischofsheim r. d. Rh., Ludwigsstadt (Lehesten), Feucht, Vohenstrauss, Schongau, Gräfenberg, Marxgrün, Münchberg, Beilngries, Greding, Passau (Pocking) und Reichenhall.

Bühnen zu Landeplätzen führen in Bayern: Kelheim-Donaulände 0,875 km, Oberreitnau-Lindau Rangirbahnhof Lindau 10,202 km, Passau-Donaulände 1,070 km, Regensburg-Donaulände 1,450 km.

Die Westinghouse-Bremse in den Bayerischen Schnellzügen.

In Bayern sind nun sämmtliche Schnellzüge mit der Westinghouse-Luftdruckbremse ausgerüstet. Die bisher bei den Schnellzügen in Verwendung gewesene Heberlein-Schnellbremse, welche von dem Oberkondukteur und Wagenwärter gleichzeitig bedient werden musste, kommt vorläufig noch bei den Postzügen in Anwendung. Die Nothsignalleine, welche bisher oberhalb der Koupeefenster längs der rechten Zugseite von dem hintersten Wagen bis zur Maschine gezogen war, kommt bei der Westinghouse-Luftdruckbremse in Wegfall, in Nothfällen ist für die Passagiere ein im Koupee mit der Umschrift „Nothbremse" versehener Handgriff (an der Decke angebracht) das Mittel, den Zug sofort zum Stehen zu bringen.

Lokalbahn Fürth-Zirndorf.

Der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München, welche die Lokalbahn Fürth-Zirndorf auf ihre Kosten herstellt, wurde von seiten des Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern unterm 7. d. Mts. die Bewilligung zur generellen Projektirung der ins Auge gefassten Bahnlinie auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Westfälische Steinkohlen und Kokes in Hamburg.

Einem Berichte in der berg- und hüttenmännischen Zeitung für den Niederrhein und Westfalen „Glückauf", entnehmen wir die Angabe, dass im Jahre 1888 die Einfuhr Westfälischer Steinkohlen und Kokes in Hamburg bezw. über Hamburg hinaus sich auf 125 578 Wagenladungen zu je 100 Ctr., im ganzen also auf 12 557 800 Ctr. oder 627 890 t belaufen hat, während im Jahre 1887 daselbst 109 700 Wagen mit 548 500 t eingeführt sind. Die Vermehrung der Einfuhr im Jahre 1888 beträgt somit 15 878 Wagen oder etwa 15 pCt. gegen das Vorjahr. Die Einfuhr Englischer Kohle ist in denselben Jahren von 1 230 000 t auf 1 365 000 t, also etwa um 11 pCt. gestiegen. Von der Rheinisch-Westfälischen Kohle ist in dem vergangenen Jahre ebenso wie in dem vorhergehenden ein sehr beträchtlicher Theil nach Norden und Osten, ein geringer Theil auch elbaufwärts verladen worden, während noch nicht 1½ pCt. der Einfuhr zur überseeischen Ausfuhr gelangt sind. Die Einfuhr von Gaskokes hat sich vermindert.

Die Hamburger Lösch- und Entladevorrichtungen haben sich bei der gesteigerten Anfuhr zum Theil als unzureichend erwiesen, so dass eine Vermehrung der Krähne als ein Bedürfniss bezeichnet wird.

Unfälle beim Pferdebahnbetrieb in Berlin.

In der „Strassenbahn" macht Dr. K. Hilse, der Syndikus der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft, folgende Angaben über Unfälle bei dem Berliner Pferdebahnbetrieb im Jahre 1888: In den drei Betrieben verunglückten zusammen 1 051 Personen. Dieselben vertheilen sich auf 963 Erwachsene und 88 Unerwachsene, auf 601 männliche und 450 weibliche Personen, auf 876 Fahrgäste und 175 Strassengänger, mit 944 auf den Betrieb der Grossen, mit 98 auf den der Neuen und mit 9 auf den der Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. 697 Fälle haben bei Tage, 354 bei Abendbeleuchtung stattgefunden. 681 Personen blieben unverletzt, 330 trugen leichte, 37 schwere, 3 tödtliche Verletzungen davon. In 930 Fällen würde der Einwand des eigenen Verschuldens, in 8 derjenige der höheren Gewalt (Krankheit) zweifellos durchgreifen, während in 69 Fällen fremde Schuld vorliegt, so dass blos in 44 Fällen die Schuldfrage ungewiss geblieben ist. Es verunglückten 623 beim Absteigen, 161 beim Aufsteigen im Fahren, 50 durch Fallen vom Wagen, 132 (darunter 58 Unerwachsene) durch Laufen in die Pferde, 62 durch Einwirkung fremder Fahrzeuge und 11 durch die Einwirkung von Pferdebahnwagen, endlich 12 durch verschiedene sonstige Ursachen.

Continental Pferdeeisenbahn.

Wie die „Magd. Ztg." mittheilt, wird beabsichtigt, die Tramways Co. of Germany, welche in London ihren Sitz hat und in Deutschland Pferdebahnen betreibt, in eine Deutsche Gesellschaft umzuwandeln. Infolge dessen enthält die Tagesordnung der zum 14. Februar d. J. einberufenen

ordentlichen Generalversammlung der Continental Pferdebahngesellschaft auch einen Antrag auf Genehmigung der Uebertragung des mit der Gesellschaft abgeschlossenen Pachtvertrages auf die an deren Stelle tretende Deutsche Strassenbahngesellschaft mit dem Sitze in Dresden.

Aus dem Reichslande.

Aufhebung der Vertretungsbüreaus an der Französischen Grenze.

Am 1. Februar d. J. wird die, seit der Regelung der durch den Deutsch-Französischen Krieg geschaffenen neuen Verkehrsverhältnisse an den Deutsch-Französischen Uebergangspunkten bestehende Einrichtung eine erhebliche Veränderung erfahren.

Die Grenzpunkte der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der Französischen Ostbahn bilden bekanntlich die Schneidepunkte der einzelnen Bahnlinien mit der Landesgrenze. Stationen befinden sich an diesen Punkten nicht, auch ist nicht je eine diesseitige oder jenseitige Station als Uebergangsstation gewählt, sondern jeder Uebergang besitzt zwei Uebergangsstationen, und zwar die der Grenze nächstliegende Deutsche auf der einen und die Französische auf der anderen Seite. Es sind dies in der Reihenfolge von Süden nach Norden die Stationen:

Altmünsterol	—	Petit-Croix,
Deutsch-Avricourt	—	Igney-Avricourt,
Chambrey	—	Moncel,
Novéant	—	Pagny s/M.,
Amanweiler	—	Batilly,
Fentsch	—	Audun-le-Roman.

Die Uebergabe der nach Frankreich bestimmten Güter vollzieht sich auf der jenseitigen Französischen Uebergangsstation, und umgekehrt die Uebernahme der aus Frankreich kommenden Güter auf der diesseitigen Deutschen Uebergangsstation.

Jede Verwaltung unterhielt seither auf der jenseitigen Anschlussstation ein Vertretungsbüreau, welchem ein Repräsentant vorstand. Diese Vertretungsbüreaus hatten vertragsmässig vorzugsweise die Uebergabe der Güter sowie Gepäckstücke zu leiten, Beschädigungen namens der übergebenden Verwaltung anzuerkennen, den Schriftwechsel zu vermitteln und dergleichen mehr.

Mit dem 1. Februar werden die Vertretungsbüreaus und zwar die Deutschen in Petit-Croix u. s. f. und die Französischen in Altmünsterol u. s. f. zurückgezogen und ist die Uebergabe u. s. w. durch Nachtragsvertrag neu geregelt worden. Inwieweit politische Rücksichten hierbei mitgewirkt haben, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls kann der Begründung des Nachtragsvertrags, dessen wichtigste Bestimmungen unten folgen, beigepflichtet werden, dass nämlich die Vertretungsbüreaus entbehrlich geworden sind.

Im Laufe der Jahre haben sich die direkten Verkehrsbeziehungen so geordnet und erweitert, dass Nachtheile aus der Massregel kaum zu befürchten sind, und mit Rücksicht auf die Ersparniss an Beamtengehältern auf beiden Seiten die übrigens kaum wahrscheinliche Gefahr einer grösseren Haftverbindlichkeit sehr wohl übernommen werden konnte.

Aus dem Nachtragsvertrag heben wir Folgendes hervor:

„Bei der Ankunft der Züge überliefert der Zugführer der übergebenden Verwaltung alle Begleitpapiere an den Stationsvorsteher der übernehmenden Verwaltung.

Verluste und Beschädigungen, welcher dieser an der alsbald vorzunehmenden Besichtigung der zu den Papieren gehörigen Güter feststellen wird, sind in Befundsprotokollen zu verzeichnen. Letztere müssen bei Gepäck und Eilgütern im Laufe des nächsten, bei Frachtgütern im Laufe des zweiten auf den Tag der Uebergabe der Papiere folgenden Tages dem Stationsvorsteher der übergebenden Verwaltung zugestellt werden. Im Versäumnissfalle bleibt die übernehmende Verwaltung allein verantwortlich.

In besonders wichtigen Fällen kann ein Beamter der übergebenden Verwaltung behufs kontradiktorischer Feststellung eines Verlustes oder einer Beschädigung hinzugezogen werden.

Die übernehmende Verwaltung wird im Namen der übergebenden, welche hierfür verantwortlich bleibt, die Zollformalitäten erfüllen und etwaige Gefälle und Kosten dafür entrichten.

Alle Wagen, welche nicht umgeladen werden, laufen, falls die übernehmende Verwaltung keinen Vorbehalt wegen ihres beschädigten Zustandes gemacht hat, auf Gefahr der letzteren."

Aus Frankreich.

Fahrpreisermässigung während der Weltausstellung.

Ein Antrag der Syndikatskammer der Erbauer von Maschinen, Ackerbau- und Gartenbaugeräthen wegen der Bewilligung einer Fahrpreisermässigung von 50 pCt. auf den Eisenbahnen während der Weltausstellung für die Inhaber oder Bevollmächtigten der Aussteller ist seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten abgelehnt. Es ist jedoch in Aussicht gestellt, dass die Eisenbahnverwaltungen den Besuch der Ausstellung durch Ablassung von Sonderzügen zu ermässigten Preisen thunlichst erleichtern werden.

Arbeiterzüge.

Auf Veranlassung des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat die Westbahngesellschaft beschlossen, den Arbeitern und Arbeiterinnen in und bei Paris die Benutzung eines weiteren Zuges am Morgen auf Fahrkarten zu ermässigten Preisen zu gestatten. (Die Wochen-Abonnementskarten betragen seit dem 15. September 1884 je nach der Entfernung 1,30 und 1,50 Frcs.) Seit dem 15. März 1888 konnten die Arbeiter einen um 8 Uhr Vormittags in Paris eintreffenden und einen um 1 Uhr bezw. 1 Uhr 30 Minuten Nachmittags Paris verlassenden Zug benutzen. Seit dem 19. November 1888 konnten die Inhaber von Rückfahrkarten auf der Gürtelbahn die ersten drei Züge in jeder Fahrrichtung benutzen.

Alle übrigen Eisenbahngesellschaften gewähren dieselben Vergünstigungen und geben Wochen-Abonnementskarten aus, deren Preis je nach der Entfernung zwischen 1 Frcs. und 1,50 Frcs. schwankt.

Die den Arbeitern bewilligten Ermässigungen betragen im Durchschnitt 76—80 pCt. Mit Ausnahme der Westbahn gestatten übrigens alle Eisenbahngesellschaften den Abonnenten von Fahrkarten zu ermässigten Preisen die Benutzung aller Weichbildzüge.

Sanitätszüge.

Nach einer Mittheilung des „Figaro" haben unlängst auf der Strasse Paris-Versailles Versuche mit Vorrichtungen zur Beförderung von Verwundeten stattgefunden. Diese neuen Vorrichtungen sind zum Theil von dem Ingenieur der Westbahngesellschaft Ameline, zum Theil von dem Doktor Bouloumié in Vorschlag gebracht. Ersterer soll die von dem Obersten Bry empfohlene Anordnung benutzt, dieselbe aber in wesentlichen Theilen verbessert haben; die Einrichtung des letzteren soll sehr einfach und sehr rasch in jedem Wagen, ohne dass hierzu ein Nagel oder ein Loch erforderlich ist, anzubringen sein.

Die Versuche, welchen Ingenieure und Aerzte beigewohnt haben, sollen zur Zufriedenheit ausgefallen sein. Angeblich ist die von Ameline verbesserte Vorrichtung von Bry für den Militärsanitätsdienst gewählt.

Der Bahnhof am Marsfelde und die Ausstellungsbahn in Paris.

Mit Rücksicht auf den zu erwartenden gesteigerten Personenverkehr in Paris während der Dauer der diesjährigen Weltausstellung wird der Bahnhof am Marsfelde einer Umgestaltung unterzogen. Im übrigen beginnen die für die Ausstellung bestimmten Güter bereits einzutreffen. Zur Beförderung derselben sind die Gleise der Westbahn bis zum Marsfelde selbst verlängert, zur weiteren Vertheilung der einzelnen Gegenstände dient eine kleine Bahn.

Die Beförderung der Besucher der Ausstellung von einem Ende derselben bis zum anderen wird vermittelst einer zweigleisigen Eisenbahn nach dem seitens des Kriegsministers zur Ausrüstung der Forts gewählten Systeme Decauville stattfinden. Die Spurweite dieser Bahn beträgt 60 cm; die Stahlschienen derselben ruhen auf stählernen Querschwellen. Der Hauptbahnhof befindet sich an der Ecke der „Esplanade des Invalides" gegenüber dem Ministerium des Auswärtigen. Die Bahn kreuzt den Platz, verfolgt den „Quai d'Orsay" zwischen den beiden von der Seine am entferntesten befindlichen Baumreihen und erhält auf dieser Strecke zwei Haltepunkte gegenüber der Strasse „Jean-Nicot" und dem „Palais de l'Alimentation"; demnächst geht die Bahn an dem Eiffelthurm vorüber, woselbst wiederum eine Station sich befindet und gelangt längs der „Avenue Suffren" zu dem Endbahnhofe zwischen der Maschinenhalle und der Bastille von 1789. Die Bahn passirt einen Tunnel von 20 m Länge bei der Almabrücke und einen solchen von 106 m Länge bei der Jenabrücke. Zur Beförderung der Züge dienen 15 Lokomotiven, welche mit Dampf, mit verdichteter Luft und mit Elektrizität betrieben werden, und 100 Wagen verschiedener Gattung. Der Preis für jede Fahrt ohne Berücksichtigung der Entfernung ist auf 25 Cent. festgesetzt. Die Züge sollen von 9 Uhr Morgens ab bis Mitternacht in Zwischenräumen von je 10 Minuten verkehren, so dass täglich in beiden Fahrrichtungen zusammen 180 Züge zur Verfügung stehen werden.

Umbau des Bahnhofes und der Bahnanlagen der Ostbahngesellschaft in Paris.

Die Ostbahngesellschaft hat den Umbau ihres Bahnhofes in Paris und die Herstellung neuer Gleisanlagen zwischen Paris und Noisy-le-Sec begonnen.

Zur Verbesserung der für den Personenverkehr bestimmten Anlagen des Bahnhofes werden die auf der Seite des Faubourg Saint-Martin befindlichen Baulichkeiten der Zoll- und Eilgut- (messageries) Verwaltung beseitigt und für dieselben an anderer Stelle mit unmittelbarem Zugange auf das Faubourg Saint-Martin neue Räume derart hergestellt, dass der Ankunftshof von dem Rollfuhrwerkverkehr befreit bleibt, während der durch den Abbruch gewonnene Platz zur Anlage von Gleisen und Perrons ausgenutzt wird. Die Gepäckexpeditions- und Aufbewahrungsräume im rechten Flügel des Empfangsgebäudes werden vergrössert. Diese Aenderungen sind zweifellos als wesentliche Verbesserungen im Interesse des Personenverkehrs zu bezeichnen. Der Ankunftshof wird allerdings für einige Zeit noch seine bisherige ungenügende Grösse behalten, demnächst aber beträchtlich vergrössert werden, sobald die in der Herstellung begriffenen neuen Verwaltungsgebäude zwischen der Elsasser Strasse und der Strasse Faubourg Saint-Denis beendigt und für die jetzt zwischen dem Faubourg Saint-Martin und dem Ankunftshofe untergebrachten Dienstzweige verfügbar sein werden. Weiterhin sind noch sonstige Um- und Ergänzungsbauten im Gange, welche ebensowohl wie die vorstehend angedeuteten noch bis zur Eröffnung der diesjährigen Weltausstellung beendigt sein sollen.

Zwischen La Villette und Noisy, woselbst bisher nur zwei gemeinschaftliche Hauptgleise für die Linien zwischen Paris einerseits und Avricourt bezw. Belfort andererseits bestehen, beabsichtigt die Gesellschaft nunmehr neun Hauptgleise auszuführen, und zwar je zwei für den Personenverkehr der Strecken Paris-Avricourt und Paris-Belfort, zwei für den Güterverkehr dieser beiden Strecken, zwei für den Verkehr der Lokomotiven, welche eine grosse Station in Noisy erhalten und ein Gleis für die Anschlüsse der industriellen Werke längs der Strecke. Die Fertigstellung dieser Gleise, welche im übrigen die Ausführung von drei grossen Bauwerken — beim Ueberschreiten der Nationalstrasse (Route nationale) No. 3, der grossen Verkehrsstrasse (chemin de grande communication) No. 18 und des Ourcqkanals — erfordern, soll im Laufe des diesjährigen Sommers stattfinden.

Eisenbahn Orléans-Châlons.

Die vorgenannte Eisenbahngesellschaft war fallit erklärt worden, worauf der Verwalter der Masse von den Gründern und Leitern der Gesellschaft die Ersetzung des Gesellschaftskapitals in Höhe von 60 Millionen Francs gefordert hatte. Nach jahrelangen Verhandlungen ist es nunmehr zu einem Ausgleiche gekommen, nach welchem die Gründer 7 Millionen Francs zahlen werden. Das Gericht hat diesen Ausgleich bestätigt.

Neue Postdampferlinie nach Westafrika.

Dem „Export“ entnehmen wir die folgenden Mittheilungen: Zu den Französischen Postdampferlinien, welche auf Grund von Verträgen zwischen der Regierung und Dampfergesellschaften regelmässige Dampferverbindungen zwischen Frankreich einerseits, Nord-, Mittel- und Südamerika, Nord- und Ostafrika, Indien, Ostasien und Australien andererseits unterhalten, dürfte in nächster Zeit noch eine neue, eine Westafrikanische Linie kommen. Die Französische Regierung hat den Kammern in dieser Angelegenheit eine Vorlage gemacht, in welcher als Grund für die neue Linie angegeben wird, dass die Beziehungen zwischen Frankreich und den Kolonien an der Goldküste, in Gabun und am Kongo zur Zeit von dem Belieben Englischer, Deutscher und Portugiesischer Dampfercompagnien abhängen, welche allein die regelmässigen Postdampferlinien zwischen England, Deutschland und Portugal einerseits und der Westküste von Afrika andererseits unterhalten. Die Französische Ausfuhr von Palmöl, Erdnüssen, Kaffee, Kautschuk und anderen Produkten erreichte jetzt die Französischen Märkte auf dem Umweg über Liverpool und Hamburg und würde auf diese Weise mit mancherlei Mehrkosten belastet. Auch der Französische Postverkehr sei zur Zeit auf die fremden Linien angewiesen. Es müsse also nothwendig ein Französischer Postdampferdienst mit Westafrikanischen Häfen eingerichtet werden. Es ist nicht die Absicht der Regierung, den um die Uebertragung des Postdienstes auf der Westafrikanischen Linie sich bewerbenden Gesellschaften lästige Bedingungen in Beziehung auf die Schnelligkeit der Fahrten aufzuerlegen, auch soll in Beziehung auf eine Reihe anzulaufender Häfen die Auswahl der betreffenden Gesellschaft überlassen werden; diese neue Westafrikanische Linie würde somit, was das Verhältniss zur Regierung betrifft, eine Mittelstellung einnehmen zwischen den grossen unterstützten Postdampferlinien und den freien Handelsdampfern. Den ersteren würde sie durch die zu gewährende Beihilfe und die Festsetzung der Abfahrtszeiten sich nähern, während eine gewisse Aehnlichkeit mit dem Dienst der Handelsdampfer dadurch besteht, dass die geforderte Fahrschnelligkeit nur eine sehr beschränkte, nämlich 9 Knoten in der Stunde, ist. Die Schiffe sollen monatlich verkehren und abwechselnd von Havre und Marseille ausgehen. Die Dampfer sollen folgende Plätze anlaufen: Dakar, Konakri, Kap Palmas, Grand Bassam, Kotonou, Benito, Libreville und Loango. Die von Havre ausgehenden Schiffe sollen Cherbourg, Bordeaux und Lissabon anlaufen und auf der Heimkehr von Bordeaux nach Havre noch Dünkirchen berühren. Die von Marseille ausgehenden Schiffe sollen Barcelona, Oran und Cadiz berühren. Wie in den übrigen Postdampfschifffahrtsverträgen, so soll auch bezüglich dieser neuen Linie bestimmt werden, dass die in den Dienst zu stellenden neuen Dampfer in Frankreich erbaut sein müssen, es sei denn, dass die betreffenden Dampfer vor Abschluss des Vertrags unter Französische Flagge gebracht wurden. Der Regierung werden für die Beförderung von Civilbeamten und Militärs herabgesetzte Preise zugestanden; ausserdem hat sie das Recht, Kriegsmaterial oder Vorräthe bis zu 100 t umsonst von einem französischen Hafen nach Häfen am Gabun oder Kongo durch die Gesellschaft befördern zu lassen. Der Gesammtbetrag der jährlichen Beihilfe darf 700 000 Frcs. nicht übersteigen; davon kommen 600 000 auf die Haupt- und 100 000 Frcs. auf die Zweiglinien. Man hat berechnet, dass durch die Schaffung der oben bezeichneten Französischen Postdampferlinie eine Ersparniss von 400 000 Frcs. im Marinebudget erzielt wird und zwar insofern, als künftig die Ergänzung der Vorräthe in den Regierungsetablissements an der Westküste von Afrika nicht mehr wie jetzt durch Kriegsschiffe zu erfolgen braucht. Sobald die Genehmigung der Vorlage seitens der Kammern erfolgt ist, soll die Verdingung der neuen Linie erfolgen.

Verstaatlichung der Englischen Eisenbahnen.

Mannigfache Missstände des Eisenbahnwesens in England haben daselbst bekanntlich bereits seit geraumer Zeit die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen auf die Tagesordnung gebracht, ohne dass bisher jedoch ernstliche Massnahmen zur Verwirklichung dieses Unternehmens bemerkbar geworden sind. Den Anhängern dieses Vorschlages steht bisher noch ein geschlossener Kreis von Vertretern des Privatbahnbetriebes gegenüber, deren mächtiger Einfluss, namentlich im Parlamente und in der Presse, ausreichend gewesen ist, ihre Interessen wirksam zu schützen. Immerhin aber scheinen die auf die Verstaatlichung gerichteten Bestrebungen in neuerer Zeit an Umfang und Stärke zu gewinnen. In dieser Hinsicht entnehmen wir der „Railway Press“ folgende Angaben:

Das Englische Publikum hat sich oft mit der Frage beschäftigt, ob die Uebernahme und die Betriebsleitung der Eisenbahnen durch den Staat zweckmässig sei; aber jeder derartige öffentlich ausgesprochene Vorschlag wurde alsbald in den Tagesblättern durch Vertreter der Eisenbahnen und Geschäftsleute, welche ihre Interessen gefährdet glaubten, nachdrücklich bekämpft. Ein weiterer ernsthafter Einwand gegen den Vorschlag ist der zur Durchführung desselben erforderliche gewaltige Geldbetrag, da das Anlagekapital aller Englischen Eisenbahnen etwa hundert Millionen Pfund mehr beträgt als die Nationalschuld. Erwägt man aber, dass letztere hauptsächlich durch Kriege entstanden ist, für welche die erforderlichen Summen ohne Zinsgewinn haben verausgabt werden müssen, so erscheint die Beschaffung des Kapitales für die Verstaatlichung der Eisenbahnen, welche eine durchschnittliche Dividende von 3½ pCt. liefern, kaum allzu schwierig. Die Spekulation in Eisenbahnpapieren würde alsdann sicher erheblich eingeschränkt werden; diese Aenderung dürfte aber sehr erwünscht sein. Die Betriebsausgaben der Eisenbahnen, welche sich zwischen 46 und 61 pCt. der Einnahmen bewegen, sind zweifellos hoch; im Staatsbetriebe würden dieselben sich bald verringern, da der Hauptgrund der hohen Ausgaben, der Wettbewerb, fortfällt. Infolge dessen würden die Dividenden aber entsprechend steigen. Von der Geschäftswelt wird gegen die Verstaatlichung im allgemeinen der Einwand erhoben, dass nach Beseitigung des Wettbewerbes ihre Interessen leiden und die Wünsche einzelner Orte nicht genügende Beachtung finden würden. In dieser Hinsicht darf indessen wohl auf die Postverwaltung verwiesen werden. Dieselbe kennt keinen Wettbewerb und doch wird der Dienst derselben zur allgemeinsten Zufriedenheit gehandhabt. Wenn kleine Städte beispielsweise eine häufigere Briefbestellung wünschen und diese Forderung als berechtigt anerkannt ist, so wird dieselbe genehmigt, und es liegt kein Grund vor, anzunehmen, dass die Regierung bei der Bewilligung von Erleichterungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens im Falle der Verstaatlichung desselben nach anderen Gesichtspunkten verfahren würde. Und ebenso gut, wie

das Unterhaus jetzt erforderlichenfalls seinen Einfluss auf den Generalpostmeister geltend machen kann, würde dasselbe auch auf die Eisenbahnverwaltung einzuwirken in der Lage sein.

Für die Eisenbahnbeamten würde die Verstaatlichung jedenfalls eine wesentliche Verbesserung sein. Dieselben würden alsdann Staatsbeamte und lediglich nach Verdienst befördert werden, während jetzt in letzterer Beziehung anderweitige Einflüsse massgebend sind, so dass zahlreiche Beamte, welche ihren Gesellschaften 20 Jahre und mehr gedient haben, noch ihre ursprünglichen Stellungen und Gehaltsbezüge haben. Wenn manche dieser Beamten für eine höhere Stellung auch nicht befähigt sind, so würden andererseits doch viele für eine solche geeignet sein, wenn Verdienst und Erkenntniss allein hierbei entscheidend wären. Ferner ist bei den Staatsbeamten ein gewisses, keineswegs zu tadelndes Selbstbewusstsein wahrnehmbar, welches Eisenbahnbeamte unter dem jetzigen Zustande des scharfen Wettbewerbes nicht besitzen können. Das Betteln um Transporte, das Entschuldigen wegen geringfügiger, kaum erwähnenswerther Dinge und die allgemeine Selbsterniedrigung im Interesse der Heranziehung des Verkehrs sind auf den Konkurrenzstationen charakteristische Eigenthümlichkeiten, auf deren Beseitigung Bedacht genommen werden muss. Dieselben werden verschwinden, wenn die Eisenbahnbediensteten Beamte des Staates sind, für welchen weder Furcht noch Gunst entscheidend ist, und welcher jederzeit seine Beamten unterstützt, sofern dieselben den Vorschriften gemäss verfahren.

Wie jede grosse Aenderung politischer, geschäftlicher und sozialer Art in England muss auch die Eisenbahnverstaatlichung allmählich eintreten und sich als nothwendig erweisen, bevor sie zum Abschlusse gelangt ist; und es erscheint unverkennbar, dass der gegen die bestehende Eisenbahngesetzgebung gerichtete Keil der Regierung bei jeder geeigneten Gelegenheit tiefer getrieben wird. Vor etwa 25 Jahren versuchte kein Staatsbeamter, sich um die Betriebsangelegenheiten der Eisenbahnen zu kümmern, während jetzt jede Anregung des Handelsamtes gewissermassen als eine Aufforderung dazu betrachtet wird. Während früher die Interessen der Eisenbahngesellschaften in dem Unterhause eine so mächtige Vertretung fanden, dass jeder Versuch einer denselben nachtheiligen Gesetzgebung unfehlbar gescheitert sein würde, hat die Annahme des neuen Eisenbahn- und Kanalgesetzes bewiesen, dass der Einfluss der Eisenbahngesellschaften nicht mehr allmächtig ist und dass der Vorschlag der Verstaatlichung der Eisenbahnen vielleicht auf eine Majorität rechnen kann. K—e.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Inwiefern ist durch das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 und die daran sich schliessenden Erweiterungsgesetze der Rechtsweg ausgeschlossen?** Thatbestand: Kläger hatte die Beklagten als diejenigen Betriebsunternehmer, in deren Diensten er durch einen Unfall im Winter von 1886 auf 1887 körperlich beschädigt worden sei, auf Ersatz des betreffenden Schadens in Anspruch genommen, indem er davon ausging, dass es sich um einen Betrieb handele, für den die gesetzliche Unfallversicherung erst durch das Gesetz vom 11. Juli 1887, betreffend die Unfallversicherung der bei Bauten beschäftigten Personen, eingeführt worden sei. Die Beklagten schützten, unter Verweigerung der Verhandlung zur Hauptsache, die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges vor und drangen damit im ersten Rechtszuge durch. Das Berufungsgericht erkannte aber abändernd dahin, dass der Rechtsweg zulässig und die Sache zur weiteren Verhandlung in den ersten Rechtszug zurückzuverweisen sei, und die Revision der Beklagten wurde zurückgewiesen. Aus den Gründen: „Die Beklagten haben die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges darauf gestützt, dass derjenige Betrieb, in welchem der Kläger den fraglichen Unfall erlitten haben will, im Sinne des § 1 Nr. 1 des Reichsgesetzes vom 28. Mai 1885 über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung der Betrieb einer Eisenbahnverwaltung gewesen sei und folglich unter die Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 falle. Mit Recht hat nun das Berufungsgericht angenommen, dass das Unfallversicherungsgesetz hier nicht eingreife, indem der Bau, bei welchem der Kläger zur Zeit des Unfalls beschäftigt war, nicht, wie im § 1 Nr. 1 des Gesetzes von 1885 vorausgesetzt ist, von der Eisenbahnverwaltung, sondern nur für dieselbe .... von den Beklagten ausgeführt worden sei, während darüber kein Zweifel besteht, dass ein Baubetrieb von der Art, dass er schon nach § 1 Absatz 2 des Unfallversicherungsgesetzes selbst unter dieses Gesetz gefallen sein würde, hier nicht in Frage kommt.... Es ist nun aber noch hervorzuheben, dass es für die jetzt zur Entscheidung stehende Rechtsfrage auf den soeben besprochenen Streitpunkt gar nicht ankommt. Wären auch die Rechtsfolgen des hier in Rede stehenden Unfalles nach Massgabe des Unfallversicherungsgesetzes zu regeln, so würde nichtsdestoweniger für den hier erhobenen Klageanspruch der Rechtsweg keineswegs ausgeschlossen sein. Das Unfallversicherungsgesetz verfügt eine solche Ausschliessung zwar in Ansehung der von ihm selbst eingeführten Ansprüche gegen die Berufsgenossenschaften — übrigens nicht durch eine ausdrückliche Bestimmung, sondern nur stillschweigend durch die Vorschriften, die es in den §§ 62, 63 und 88 über die Art der Geltendmachung gegeben hat; — für die etwa gegen die Betriebsunternehmer zu erhebenden Schadensersatzansprüche ist aber der Rechtsweg durch keine Bestimmung des Gesetzes ausgeschlossen. Dass durch § 95 das. dergleichen Ansprüche für die meisten unter das Gesetz gehörenden Fälle materiell beseitigt sind, ist etwas ganz anderes...." (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 5. Juli 1888; Entscheid. Bd. XXI S. 75 ff.)

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamts.

v. O. **Ausübung einer Betriebshandlung.** Thatbestand: Als der auf Bahnhof Köln angestellte Güterbodenarbeiter Sch. eines Abends nach beendeter Arbeit heimkehren wollte, ging er, statt den gewöhnlichen öffentlichen Weg zu wählen, vom Bahnhofe aus das Gleise entlang und überschritt dasselbe trotz des bestehenden Verbotes an einer Stelle, etwa 500 m vom Bahnhof und seiner Arbeitsstätte entfernt. Er wurde dabei von einer Maschine erfasst und getödtet. Die hinterbliebene Wittwe machte sowohl aus dem Haftpflicht- wie dem Unfallgesetze Entschädigungsansprüche geltend; die Direktion der Königlichen Eisenbahn Köln (linksrheinische) beschied sie indess abschläglich, „da das Erstere hier nicht angezogen werden könne, weil Sch. den Tod durch eigenes Verschulden herbeigeführt habe und das Letztere greife nicht Platz, weil der Unfall nicht im eigenen Betriebe des Sch., sondern nach beendeter Arbeit sich ereignet habe." Das Schiedsgericht erachtete jedoch einen Betriebsunfall für vorliegend und gerade gegen derartige Gefahren seien die Bahnarbeiter versichert und der Tod des Sch. sei durch den Betrieb verursacht worden. Gegen dieses Urtheil legte der Eisenbahnfiskus Rekurs ein, indem er ausführte, Sch. habe seinen Weg aus Bequemlichkeit gewählt, sein Betrieb sei für jenen Tag bereits beendet gewesen, habe auch mit dem Gleise gar nichts zu schaffen. Auch befinde sich der Ort des Unfalles in grosser Entfernung von seiner speziellen Arbeitsstätte und wenn derselbe auch innerhalb des Gesammtbetriebes liege, so sei dieser doch nicht für jeden einzelnen Zweig der Bahnarbeiten so anzusehen. Es wäre sonst folgerichtig ein Rangirer, welcher privatim einen Arbeiter der Eisenbahnwerkstatt hier besucht und dem dabei ein Splitter in das Auge fliegt, als im Betriebe verletzt zu entschädigen. Das Reichs-Versicherungsamt entschied dahin: „Unter Aufhebung des schiedsrichterlichen Erkenntnisses wird die Wittwe Sch. mit ihren Ansprüchen abgewiesen. Der Verunglückte befand sich nach beendeter Arbeit auf dem Heimwege und hatte seine Wohnung auf öffentlichem Wege zu erreichen. Er begab sich in einen anderen, mit seiner Arbeit in keinem Zusammenhange stehenden Betriebstheil und wurde hier beim Ueberschreiten der Schienen getödtet. Es ist demgemäss nicht anzunehmen, dass er sich dabei in Ausübung einer Betriebshandlung, noch überhaupt im Betriebe befunden hat."

Verschiedenes.

Kanaltunnel zwischen England und Frankreich.

Der Widerstand der amtlichen Kreise gegen den Bau eines Tunnels unter dem Kanal zwischen England und Frankreich hat die Baugesellschaft noch nicht entmuthigt. Dieselbe hat in den letzten Tagen des verflossenen Jahres unter dem Vorsitz Lord Brabourne's ihre Generalversammlung abgehalten. Nachdem der Bericht der Direktoren angenommen war, erhob sich eine lebhafte Erörterung, als Oberst Le Champion die Ansicht aussprach, man solle versuchen, den Widerstand des Herzogs von Cambridge und Lord Wolseley's gegen das Kanaltunnelprojekt zu beseitigen, indem man den Eingang zu dem Tunnel 4 Meilen weiter landeinwärts bei Ewell anlege. Nahe der See könne ja trotzdem eine Station angelegt werden, welche Verbindung mit Dover halte. Auf diese Weise könne kein feindliches Korps bis Ewell gelangen, ohne von der Küstenwache bemerkt zu werden, und von der Wegnahme der unterirdischen Station bei Dover würde der Feind, wenn sie überhaupt möglich wäre, keinen Vortheil haben. Auch John Bright sei ein lebhafter Befürworter des Tunnelprojektes. Lord Brabourne führte eine Bemerkung Admiral Hewett's an, welcher geäussert hatte, er glaube niemals, da die Englische Marine so lange imstande gewesen sei, die Englischen Küsten zu schützen, dass die Englische Armee nicht imstande sei sollte, ein kleines Loch im Innern zu beschützen. Schliesslich wurde der Beschluss gefasst, in

nächster Parlamentssession wiederum eine Bittschrift einzubringen zu Gunsten der Wiederaufnahme der Versuchsarbeiten für die Herstellung einer unterirdischen Tunnelverbindung zwischen Dover und Calais. Das Handelsamt soll inzwischen allerdings bereits die Erklärung abgegeben haben, es werde wie ehedem die Pflicht der Regierung sein, die angekündigte Vorlage zu bekämpfen.

Neue Eisenbahnen in Norwegen.

Wie man aus Christiania schreibt, wird die Regierung dem Storthing mehrere Eisenbahnvorlagen machen, die meistens den Bau von kleineren Bahnen betreffen. Die Kosten sollen zu etwa 20 Millionen Kronen veranschlagt sein, zu deren Beschaffung eine Anleihe aufgenommen werden soll.

Egyptische Eisenbahnen.

Nach einer Mittheilung der „Times" soll die Egyptische Regierung beschlossen haben, Angebote auf den Bau weiterer Eisenbahnen, einschliesslich wahrscheinlich einer Ausdehnung der Oberegyptischen Eisenbahn nach Girgeh, auf der Basis einer Zahlung von 5 pCt. auf das verausgabte Kapital einzufordern.

Die grösste Waage der Welt.

Die grösste Waage der Welt dürfte sich zur Zeit auf dem Krupp'schen Gussstahlwerke befinden. Dieselbe hat eine Tragkraft von 100 000 kg oder 20 Wagenladungen. Die Waage ist in der Brückenwaagenfabrik von Redecker & Nauss in Bielefeld gebaut.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im Bayerisch-Schweizerisch-Südbadischen Tarife bestehenden Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 von Schwarzenfeld nach Konstanz und Singen werden von 0,984 und 1,004 auf 1,004 bezw. 0,984 berichtigt.

Die Berichtigung für Singen tritt sofort, jene für Konstanz am 10. März l. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 22. Januar 1889. (238)
Generaldirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Februar d. J. wird die Neubaustrecke Hoheneggelsen-Gr. Gleidingen und damit die ganze Linie Hildesheim-Braunschweig dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die an ersterer Strecke gelegene Station Broistedt ist für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eingerichtet. Nach und von den Haltepunkten Woltwiesche und Alvesse findet nur Personen- und Gepäckabfertigung statt. Die bisher bereits bestandene Haltestelle Gr. Gleidingen, bei welcher die neue Strecke in die Strecke Lehrte-Braunschweig einmündet, bleibt bis auf weiteres lediglich Personen-Haltestelle.

Gleichwie die Strecke Hildesheim-Hoheneggelsen ist auch die Strecke Hoheneggelsen-Gr. Geidlingen hinsichtlich der besonderen Betriebsleitung dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Hannover-Cassel) in Cassel unterstellt.

Die für den Lokal-Güterverkehr in Anwendung kommenden Frachtsätze sind in dem Tarifnachtrage 23 enthalten, welcher in den betreffenden Expeditionen zu haben ist. Bei letzteren sind auch die Personen-Fahrpreise etc. sowie demnächst die Tarifsätze für die direkten Verkehre zu erfahren.

Hannover, den 22. Januar 1889. (239)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Berlin-Ostdeutscher Gütertarif. Am 1. Februar d. J. erscheint der erste Nachtrag zum Berlin-Ostdeutschen Gütertarif vom 1. d. Mts.; derselbe enthält neben einigen geringfügigen Berichtigungen und der Abänderung der Zoll- und Steuervorschriften für Grajewo und Mlawa vereinzelte neue, ermässigte Frachtsätze für Getreide, Zink und Mauersteine.

Druckexemplare des Nachtrags können durch die Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen, sowie von dem Auskunftsbüreau der Staatseisenbahn-Verwaltung hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 26. Januar 1889. (240MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Magdeburg. Für den obigen Verkehr tritt am 1. Februar 1889 an Stelle des Tarifs vom 1. August 1887 nebst Nachträgen I bis V ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe weist zum grössten Theil nicht unwesentliche Ermässigungen gegen den früheren auf, in vereinzelten Fällen treten dagegen auch geringfügige Erhöhungen ein, welche indessen erst am 15. März d. J. in Wirksamkeit treten.

Der zur Einführung kommende Tarif enthält unter anderem auch einen neuen Ausnahmetarif für frisches Obst zwischen Stationen des Direktionsbezirks Altona einerseits und Berlin, Lehrter Bahnhof, andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betreffenden Güterexpeditionen, von welchen auch der neue Tarif zum Preise von 1 ℳ 30 ₰ bezogen werden kann.

Altona, den 25. Januar 1889. (241)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Am 1. Februar 1889 tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. Juli 1888 in Kraft, enthaltend Einbeziehung der Station Würselen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) in den Verkehr, anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit verschiedenen Stationen der Bayerischen Staatsbahn, direkte Frachtsätze ab Zeche für mehrere Zechen des Ruhrkohlenbezirks, sowie Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Mülheim a. d. R. B. M. (E.) und Mülheim a. d. R. Rh. (K. r.) zum 15. März 1889, ferner Berichtigungen und Ergänzungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 30. Januar 1889. (242)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr. Die in dem vom 1. April l. J. ab gültigen Nachtrage V zum Theil I für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Einführung neuer Frachtbrief-Formulare für den direkten Verkehr mit Rumänien, finden von dem gleichen Zeitpunkte ab sinngemässe Anwendung auch für den Oberschlesisch-Rumänischen Kohlenverkehr.

Breslau, den 25. Januar 1889. (243)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Bayerischer Verkehr. Vom 20. d. Mts. ab werden die Artikel Holz, wie in Spezialtarif III genannt, Holzsägespähne, Holzsägemehl, unverpackt, Holzwolle, Torf und Torfstreu, auch gepresst, und Torfkohle im Verkehre zwischen Nördlingen Bayerische Staatsbahn und sämmtlichen Tarifstationen der diesseitigen Verwaltung bei Aufgabe der Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für Schleifholz befördert.

Frankfurt a/M., den 21. Januar 1889. (244)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Für Getreidesendungen, welche nach dem 1. Februar d. J. in Bruchsal mit der Bahn in Wagenladungen ankommen und daselbst zur Reexpedition gelangen, werden unter den in den Reexpeditionsbestimmungen vom 1. Januar d. J. für Getreidetransporte vorgesehenen Bedingungen Rückvergütungen gewährt, über deren Höhe die Gr. Güterverwaltung Bruchsal nähere Auskunft ertheilt.

Karlsruhe, den 24. Januar 1889. (245)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Februar 1889 erscheint Nachtrag XIX zum Gütertarif.

Derselbe enthält:

Ergänzungen des Titelblattes und Vorwortes des Tarifs, sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Tarifkilometer für die Stationen Dahme und Kemlitz der Dahme-Uckroer Eisenbahn, ermässigte, aus dem Berlin-Ostdeutschen Gütertarif übertragene Tarifkilometer und Ausnahmetarifsätze für Berlin, Anh.-Dresd. Bahnhof und Berichtigungen.

Letztere enthalten theilweise Frachterhöhungen; dieselben treten indess erst am 15. März d. J. in Kraft.

Aufgehoben wird durch diesen Nachtrag: Der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Dahme-Uckroer Eisenbahn andererseits vom 1. Oktober 1887, soweit derselbe sich auf den Güterverkehr zwischen den Stationen der Dahme-Uckroer Eisenbahn einerseits

und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits bezieht.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,15 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 24. Januar 1889. (246)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Steinsalz in Ladungen von 10 000 kg, welches nachweisbar nach Belgien oder Holland ausgeführt wird, treten mit Wirkung vom 1. Februar d. J. im Verkehr von Jagstfeld nach Frankfurt a/M., Gustavsburg, Kastel, Mainz und Mannheim Neckarvorstadt ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Karlsruhe, den 26. Januar 1889. (247)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn. Für Mehl und Grützen von Stationen der Fastow-, Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Asow-, Charkow-Nikolajew-, Moskau-Kursk Bahn (über Kiew), Ekaterinen-, Donetz-, Libau-Romnij Bahn ermässigen sich die Frachtsätze der Spezialexporttarife von diesen Bahnen nach Königsberg, Pillau und Memel um 2 pCt. der Antheile der Russischen Bahnen bis Grajewo. Ueber die Höhe der eintretenden Ermässigung ertheilt unser Tarifbüreau Auskunft. Tekturen zu den Tarifen sind in einiger Zeit auf den Expeditionen zu haben.

Die Direktion. (248)

Deutsch-Italienischer Verband. Der mit dem 1. Februar cr. in Kraft tretende Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach England, Belgien, den Niederlanden und Deutschland wird von unserer Drucksachenkontrole gratis abgegeben.

Strassburg, den 23. Januar 1889. (249)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Februar d. J. kommt zu dem Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrhein.) -Hannover der Nachtrag 5 — Aenderungen des Haupttarifs enthaltend — zur Einführung. Der Nachtrag liegt bei den betheiligten Güterexpeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 25. Januar 1889. (250)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Februar d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, einschliesslich der Hoya-Eystruper und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn, andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. Juni 1887 nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Soweit jedoch Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten — im Verkehr mit den Stationen Köln (Pantaleon, Rheinstation und Thürmchen) —, bleibt die letztere noch bis zum 15. März d. J. in Wirksamkeit. Der neue Tarif liegt bei den betheiligten Güterexpeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 25. Januar 1889. (251)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband und Staatsbahnverkehr Altona-Berlin. Am 15. Februar 1889 treten zu den Hanseatisch-Ostdeutschen Tarifheften
Nr. 2 der Nachtrag II,
Nr. 1 und 3 die Nachträge I
in Kraft. Dieselben enthalten Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter zur Ausfuhr über See über Hamburg L. B., ermässigte Entfernungen im Verkehr mit Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie in zahlreichen anderen Stationsverbindungen, ermässigte bezw. neue Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Station Blankenberg W. K. und M. F. F. und von Station Treskow der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn nach Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen (für Treskow gültig vom 1. Februar 1889), Ausnahmefrachtsätze für den Versand von Stückgütern zur Ausfuhr über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern (gültig vom 1. April 1889) und Ausnahmefrachtsätze für Wegebaumaterialien. Ausserdem enthalten die Nachträge infolge Druckfehlerberichtigungen einzelne Erhöhungen, welche am 1. April 1889 in Kraft treten. Zu dem gleichen Termin treten an Stelle der im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande und im Staatsbahnverkehr Altona-Berlin zwischen Berlin und Stettin einerseits und Hamburg und Lübeck andererseits sowie darüber hinaus bestehenden ermässigten Stückgutfrachtsätze die regelrechten Frachtsätze der allgemeinen Kilometertariftabelle.

Berlin, im Januar 1889 (252MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Berlin und Frankfurt a. M.-Berlin etc. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Am 15. März 1889 kommen die Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Frankfurt a. M. (südlich von Cassel, Eichenberg und Leinefelde) einerseits und den Stationen Basslitz (Böhla), Cossebaude, Dresden-Friedrichstadt, Frauenhain, Grossenhain (B. D. B.), Nandorf bei Dresden, Weinböhla und Zabeltitz andererseits zur Aufhebung.

Für den Verkehr der Stationen Dresden-Friedrichstadt und Grossenhain (B. D. B.) — ausgenommen jedoch den nicht wieder zu erneuernden Viehverkehr in Wagenladungen mit den Stationen Ems, Eschwege, Frielendorf, Fulda, Gelnhausen, Hersfeld, Homberg a. d. Efze, Offenbach und Wächtersbach — kommen im Mitteldeutschen Verbande bereits am 1. März 1889 neue Sätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung.

Dresden, am 24. Januar 1889. (253)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehre Altona-Breslau und Altona-Bromberg. Am 1. April d. J., dem Tage der Einführung der ermässigten Ausnahmesätze für den Versand von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr — vergleiche dieserhalb die Bekanntmachung vom 9. d. Mts. — treten die in den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre, bezw. die in den Nachträgen zu denselben enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Stückgut zwischen Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Bromberg, der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, den Stationen Grajewo und Prostken der Ostpreussischen Südbahn und den Stationen Illowo und Soldau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und der Station Hamburg B., sowie den westlich und nördlich von Hamburg und einzelnen vor dieser Station belegenen Stationen des Direktionsbezirks Altona andererseits ausser Kraft.

An Stelle jener Sätze finden vom 1. April d. J. ab die regelmässigen Frachtsätze der Stückgutklasse Anwendung, sofern nicht für einzelne Artikel im Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter ermässigte Frachtsätze vorgesehen und letztere anzuwenden sind, oder die Frachtberechnung nicht auf Grund der Bestimmungen und Frachtsätze des am 1. April d. J. zur Einführung gelangenden Ausnahmetarifes für die Eingangs erwähnten Stückgüter stattzufinden hat.

Altona, den 24. Januar 1889. (254)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Frankfurt a/M. und Altona-Magdeburg. Am 1. April d. J., dem Tage der Einführung der ermässigten Ausnahmesätze für den Versand von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr — vergleiche dieserhalb die Bekanntmachung vom 9. d. Mts. — treten die in den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre bezw. die in den Nachträgen zu denselben enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Stückgut zwischen Stationen der Strecke Wannsee-Wiesenburg des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie der Strecken Berlin-Wusterwitz und Berlin-Gr.-Behnitz des Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen Hamburg B. bezw. Hamburg H., sowie den westlich und nördlich von Hamburg und einzelnen vor Hamburg belegenen Stationen des Direktionsbezirks Altona andererseits ausser Kraft.

An Stelle jener Sätze finden vom 1. April d. J. ab die regelmässigen Frachtsätze der Stückgutklasse Anwendung, sofern nicht für einzelne Artikel im Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter ermässigte Frachtsätze vorgesehen und letztere anzuwenden sind, oder die Frachtberechnung nicht auf Grund der Bestimmungen und Frachtsätze des am 1. April d. J. zur Einführung gelangenden Ausnahmetarifes für die Eingangs erwähnten Stückgüter stattzufinden hat.

Altona, den 24. Januar 1889. (255)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen. Im Lokal- und direkten Verkehr der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander gelangen am 1. März d. J. für die Beförderung von Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen bei der Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei der Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge Ausnahmefrachtsätze bezüglich des Versandes von den in den einzelnen Direktionsbezirken belegenen Produktionsstätten zur Einführung, welche auf der gleichen ziffermässigen Grundlage beruhen und unter denselben Bedingungen gewährt werden, wie die in den Lokal- und Wechseltarifen der Preussischen Staatseisenbahnen enthaltenen „Ausnahmefrachtsätze für Wegebaumaterialien". Auskunft in Betreff der fraglichen Ausnahmesätze ertheilen auf Verlangen schon jetzt die Verkehrsbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen.

Berlin, den 21. Januar 1889. (256MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. I.

Beiblatt zu Nr. 8 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 30. Januar 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Nordostsee - Verbands - Güterverkehr. Am 1. April d. J., dem Tage der Einführung der ermässigten Ausnahmesätze für den Versand von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr, treten die im Tarif für den vorbezeichneten Verkehr, bezw. die im Nachtrage I zu demselben enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Stückgut zwischen Stationen der Strecke Berlin-Paulinenaue des Direktionsbezirks Altona, bezw. der Station Berlin (Lehrter Bahnhof) des Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und Stationen der Schleswig - Holsteinischen Marschbahn, der Westholsteinischen, Kiel - Flensburger, Lübeck - Büchener, Eutin - Lübecker und der Unterelbeschen Eisenbahn andererseits, sowie zwischen den Stationen der Paulinenaue - Neu - Ruppiner Eisenbahn einerseits und der Station Hamburg B. und Bergedorf, sowie den westlich und einzelnen nördlich von Hamburg belegenen Stationen des Direktionsbezirks Altona andererseits ausser Kraft.

An Stelle jener Sätze finden vom 1. April d. J. ab die regelmässigen Frachtsätze der Stückgutklasse Anwendung, sofern nicht für einzelne Artikel im Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter ermässigte Frachtsätze vorgesehen und letztere anzuwenden sind, oder die Frachtberechnung nicht auf Grund der Bestimmungen und Frachtsätze des am 1. April d. J. zur Einführung gelangenden Ausnahmetarifes für die Eingangs erwähnten Stückgüter stattzufinden hat.

Altona, den 24. Januar 1889. (257)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Geest - Gottberg. Am 1. Februar d. J. wird die gegenwärtig bestehende Beschränkung, nach welcher Sendungen von Geest-Gottberg nicht frankirt und nicht mit Nachnahme belastet sein dürfen, solche nach derselben nur in Frankaturfracht und ohne Nachnahmebelastung zugelassen werden dürfen, aufgehoben.

Magdeburg, den 23. Januar 1889. (258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Am 1. April d. J., dem Tage der Einführung der ermässigten Ausnahmesätze für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr — vergleiche dieserhalb die Bekanntmachung vom 9. d. Mts. — treten die im Lokal-Gütertarif für den diesseitigen Direktionsbezirk vom 1. August 1887 bezw. die in den Nachträgen zu demselben enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Stückgut zwischen Stationen der Strecke Berlin-Neustadt a/D. bezw. den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und Hamburg, sowie den westlich und nördlich darüber hinaus und einzelnen vor Hamburg belegenen Stationen andererseits ausser Kraft.

An Stelle jener Sätze finden vom 1. April d. J. ab die regelmässigen Frachtsätze der Stückgutklasse Anwendung, sofern nicht für einzelne Artikel im Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter ermässigte Frachtsätze vorgesehen und letztere anzuwenden sind, oder die Frachtberechnung nicht auf Grund der Bestimmungen und Frachtsätze des am 1. April d. J. zur Einführung gelangenden Ausnahmetarifes für die Eingangs erwähnten Stückgüter stattzufinden hat.

Altona, den 24. Januar 1889. (259)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Schwefelkies treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Aussig St. E. G. und Oe. N. W. B.	0,07 ℳ
Von Schönpriesen Umschlag nach Aussig St. E. G. und Oe. N. W. B.	0,05 „
Von Dresden-Elbkai nach Aussig St. E. G. und Oe. N. W. B.	0,29 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen Umschlag verstehen sich exklusive Umschlags- und Schleppbahngebühr, welche zusammen 4,2 ₰ pro 100 kg. betragen.

Wien, am 24. Januar 1889. (260)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Oesterr. - Ungar. Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Am 15. Februar l. J. treten die Nachträge VIII zu Theil II — Heft I und VI zu Theil II — Heft 2 der Tarife für den Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband, Verkehr mit Oesterreich, in Kraft.

Ersterer enthält die Einbeziehung der Stationen Wien in den Ausnahmetarif 11 (Möbel aus gebogenem Holz), ferner Einbeziehung der Station Brüsau-Brünnlitz in den Ausnahmetarif 1 (Güter der Stückgutklasse I) und Berichtigungen; letzterer enthält die Einbeziehung der Station Napagedl in den Ausnahmetarif 11 (Obst, getrocknet etc.) und Aenderung der Waaren - Nomenklatur des Ausnahmetarifes 6 (Tabak).

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 24. Januar 1889. (261)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Ausnahmetarif Nr. 5, II (Eisen und Stahl, auch verzinkt etc.) der Tarife Oesterreich - Laube, Dresden - Elbkai, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen, welcher im Kartirungswege Anwendung findet, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	Bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen nach Wien (K. E. B., K.F.N.B., Oe.U.St.E.G., K.F.J.B. u. Oe.N.W.B.)	1,57 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Wien (K. E. B., K.F.N.B., Oe.U.St.E.G., K.F.J.B. u. Oe.N.W.B.)	1,86 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, den 24. Januar 1889. (262)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Verdingungen.

Gesellschaft für den Betrieb Niederländischer Staatsbahnen. Es soll die Lieferung verdungen werden von folgendem Oberbaumaterial:

- Heft 124: Flusseiserne Zahnplatten.
- Heft 124: Schweisseiserne oder flusseiserne Klemmkeile.
- Heft 128: Flusseiserne Querschwellen mit direkt eingewalzter Neigung und Verstärkung, mit Taille und centralen Längsrippe; excentrische Klemmbolzen, in Gesenk geschmiedete Klemmplättchen und profilirte Verona-Federringe.
- Heft 129: Eichenschwellen.
- Heft 130: Flussstahl-Herzstücke.
- Heft 130: Radlenker.
- Heft 130: Gussstählerne oder gusseiserne Stützknaggen.

Heft 131: Laschen-Schraubenbolzen aus Martinstahl mit eisernen oder mit stählernen Muttern.
Heft 131: Eiserne Hacknägel.
Heft 132: Weichenschwellen aus Eichenholz.
Heft 133: Plattenweichen.

Submissionstermin für Hefte 129 und 132: Dienstag, 19. Februar 1889, die übrigen Hefte: Donnerstag, 21. Februar 1889, Nachmittags 2 Uhr, Centralbüreau, Utrecht (Holland).

Bedingungen werden auf franko Anfrage abgegeben. (263)

Der Generaldirektor.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von:

5 000 t Stahlschienen

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind. Angebote sind bis zum 8. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 17. Januar 1889. (264)

Das Generaldirektorat der Dänischen Staatsbahnen.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Lieferung des Bedarfs an Radreifen, Achsen und Radsternen für das Rechnungsjahr 1889/90 ist zu vergeben.

Zeichnungen und Lieferungsbedingungen können gegen portofreie Einsendung des Betrags von 2,50 ℳ vom Sekretariat der K. Generaldirektion bezogen werden.

Die Angebote, welche die Aufschrift: „Angebot für Radreifen, Achsen und Radsterne“ tragen müssen, sind verschlossen bis zum 15. Februar d. J., Nachmittags 3 Uhr, bei dem Sekretariat der K. Generaldirektion einzureichen.

Stuttgart, den 23. Januar 1889. (265)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Für den Präsidenten:

Wrede.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Lieferung des Bedarfs an Kurbel- und Kuppelstangen, Geradführungen, Kolbenstangen, Tragfedern, Spiralfedern und Rundstahl für Kurbelzapfen ist zu vergeben.

Das Verzeichniss, die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen können gegen portofreie Einsendung des Betrags von 3 ℳ vom Sekretariat der K. Generaldirektion bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift „Angebot auf Lokomotiv- und Wagenbestandtheile“ tragen müssen, sind verschlossen bis zum 15. Februar d. J., Nachmittags 3 Uhr, bei dem Sekretariat der K. Generaldirektion einzureichen.

Stuttgart, den 23. Januar 1889. (266)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Für den Präsidenten:

Wrede.

Verdingung von Telegraphenmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1889/90 erforderlichen

43 150 kg Telegraphendraht,
8 750 m Guttaperchadraht,
1 310 Stück Isolatoren mit und ohne Stützen,
4 300 Stück Kupferpole } zu Meidinger
10 000 „ Zinkpole } Elementen,
40 000 Rollen Morsepapier,
2 350 kg Bittersalz,
7 000 kg Kupfervitriol,
2 436 Flaschen Farbe für Morse- und Registrirapparate,
628 Flaschen Oel für Apparate, Uhren und Läutewerke
und 395 Satz Batterie-Elementengläser

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Telegraphenmaterialien

bis zum Eröffnungstermine am

Montag, den 11. Februar 1889, Vormittags 11 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 28. Februar 1889 ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sind in Nr. 85 des „Deutschen Reichsanzeigers“ vom 29. März 1888 veröffentlicht.

Magdeburg, den 17. Januar 1889. (267)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1889 bis 1. April 1890 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 18. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 25. Januar 1889. (268)

Grossherzogliche Direktion.

Verdingung der Anlieferung von 1747 cbm gesprengten Feldsteinen (Granitfindlingen), oder (Kalk- oder Sand-) Bruchsteinen zum Aufführen von Mauerwerk und von 559 cbm Schottersteinen aus harten Feld- oder Bruchsteinen, oder auch aus hartgebrannten Ziegelsteinbrocken zur Betonbereitung zum Bau der Brücken im Allerthale in den Stationen 386 + 62, 389 + 91 und 393 + 41 der Eisenbahn - Neubaustrecke Hannover-Visselhövede.

Termin:

Dienstag, den 12. Februar 1889, Vormittags 11 ½ Uhr,

im Amtszimmer des Abtheilungs - Baumeisters Stimm in Walsrode. Zeichnungen der Baustellen bezw. der Lagerplätze, Bedingungen u. s. w. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 70 ₰ von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 23. Januar 1889. (269)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Eisenbahn - Betriebsamt Cottbus. Der Termin zum öffentlichen Verkauf der auf den Bahnhöfen Berlin (Görlitzer Bahnhof), Königs - Wusterhausen, Lübbenau, Cottbus, Weisswasser, Görlitz, Ruhland und Senftenberg des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren Eisenschienen, Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen etc. wird hiermit auf

den 9. Februar d. J., Vormittags 11 ½ Uhr,

verlegt. Der Termin findet im hiesigen Verwaltungsgebäude statt.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau, sowie in den Amtszimmern der auf obigen Bahnhöfen stationirten Bahnmeister aus, können auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 1 ℳ Schreibegebühren von hier bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“

bis zu obigem Termin nach hier einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt binnen 2 Wochen.

Cottbus, den 25. Januar 1889. (270 MG)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 9. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Februar 1889.

Inhalt:

Industrie- und Feldbahnen.

In neuerer Zeit sind industrielle Werke, Land-, Forstwirthschaft und sonstige Berufszweige in bemerkenswerther Weise bemüht, die Vortheile der Schienenstrassen für sich in stets fortschreitendem Umfange zu verwerthen, und diesem Umstande verdanken die Schmalspurbahnen fast auf allen Gebieten des gewerblichen Lebens eine Entwickelung, welche mit Recht ein allgemeines Interesse beanspruchen darf. Bezüglich vieler Einzelheiten unterscheiden sich diese kleinen Bahnen grundsätzlich allerdings sehr wenig oder gar nicht von den grossen normalspurigen Bahnen; andererseits aber zeigen sie letzteren gegenüber mannigfache charakteristische Eigenthümlichkeiten, in welchen die Individualität des Zweckes — wenn es gestattet ist, diesen, etwas widerspruchsvoll klingenden, aber doch wohl bezeichnenden Ausdruck zu gebrauchen — mit einer Deutlichkeit zu Tage tritt, welche bei den für den allgemeinen Verkehr bestimmten Bahnen selbstverständlich nicht erwartet werden kann. Das Studium dieser unterscheidenden Merkmale ist in hohem Masse belehrend und anregend, denn die Vielseitigkeit der Bedürfnisse hat den, auf diesem engeren Fachgebiete wirkenden Kräften reichliche Gelegenheit zur Bethätigung ihres Scharfsinnes gegeben, und es darf wohl hervorgehoben werden, dass derselbe sich in der Erfindung von Neuerungen vielfach auf sehr rühmliche Weise bewährt hat. Natürlich sind auch zahlreiche Missgriffe nicht ausgeblieben! Nicht selten ist die gestellte Aufgabe mit einem Aufwande von Künstelei zu lösen versucht, welche von vornherein den Keim des Misslingens bezw. des mangelhaften Gelingens in sich tragen musste. Allein gleichzeitig mit den fortschreitenden praktischen Erfahrungen, welche in dem Eisenbahnwesen eine ganz besonders gewichtige Rolle spielen, klären sich mehr und mehr auch die theoretischen Gesichtspunkte, deren Beachtung bei derartigen Anlagen gefordert werden muss, und mit Genugthuung gewahrt man, dass hierdurch auch die Kostenfrage derselben in erwünschter Weise beeinflusst wird.

Wir haben im Laufe der Zeit wiederholt Gelegenheit gehabt, auf einzelne solcher kleinen Bahnen die Aufmerksamkeit unserer Leser zu lenken. Die besondere Veranlassung, diesen Gegenstand in etwas allgemeinerer Form wiederum anzuregen, gibt uns ein, neuerdings von dem Professor der Königlich Technischen Hochschule zu Berlin, Herrn E. Dietrich, unter dem Titel: „Oberbau und Betriebsmittel der Schmalspurbahnen im Dienste von Industrie und Bauwesen, Land- und Forstwirthschaft u. a. veröffentlichtes Werk*), in welchem unseres Wissens in der Deutschen Fachlitteratur zum ersten Male der Versuch gemacht ist, eine sachlich geordnete Uebersicht über die Leistungen auf dem bezeichneten Gebiete zu liefern. Diese Arbeit war zunächst für die Mitglieder des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleisses bestimmt; die Fachwelt wird Herrn Dietrich jedoch zu Dank verpflichtet sein, dass derselbe sich entschlossen hat, das von ihm gesammelte werthvolle, aber bisher vielfach zerstreute Material weiteren Kreisen zugänglich zu machen. Auch die nachfolgenden Betrachtungen stützen sich auf dasselbe.

Unter den für gewerbliche Anlagen im allgemeinsten Sinne des Wortes gebräuchlichen Bahnen der in Rede stehenden Art sind zwei Hauptgattungen zu unterscheiden: 1. festliegende Bahnen und 2. bewegliche Bahnen. Die Entschliessung darüber, ob in einem bestimmten Falle zweckmässiger von der einen oder von der anderen Gattung Gebrauch zu machen ist, wird sich aus den in Frage kommenden Verhältnissen nicht immer ohne weiteres ergeben, sondern unter Umständen sorgfältige, vergleichende Erwägungen er-

*) Verlag von Julius Bohne, Berlin SW., Wilhelmstr. 35. 1889.

fordern. Im allgemeinen werden aber vorzugsweise die festliegenden Bahnen in dem Industriewesen — für Hüttenwerke, Fabriken jeglicher Art —, die beweglichen Bahnen dagegen in dem Dienste der Landwirthschaft, der Forstwirthschaft, der Moorkultur, des Bauwesens u. s. w. Verwendung finden. Die Spurweite dieser Bahnen bewegt sich zwischen 0,4 und 1,0 m. Es ist aber wohl zu beachten, dass durch die Wahl kleiner Spurweiten nicht Uebelstände herbeigeführt werden, welche im Betriebe und bei der Unterhaltung der Bahnen störend und kostspielig sein können. Derartige Uebelstände sind bei solchen Bahnen namentlich deshalb zu befürchten, weil dieselben in der Regel die sonst übliche, gut abgewässerte untere Kies- oder Schotterschicht nicht besitzen und auch durch Stopfen des Oberbaues nicht so sorgfältig in ihrer ordnungsmässigen Lage erhalten werden können wie die dem grossen Verkehr dienenden Bahnen. Die Züge bezw. die einzelnen Wagen gerathen daher auf jenen leicht in Schwankungen, welche ebensowohl dem Oberbau wie dem rollenden Betriebsmaterial nachtheilig sind und überdies zu Entgleisungen Veranlassung geben. Bei den beweglichen Bahnen ist ferner noch zu berücksichtigen, dass die einzelnen Joche derselben bequem tragbar sein müssen; aus diesem Grunde ist ein solcher Abstand der Schienen zweckmässig, dass der Arbeiter bei dem Tragen des einzelnen Joches zwischen denselben gehen kann. Herr Professor Dietrich empfiehlt, den Industriebahnen eine Spurweite von 0,5 bis 0,6 m und den Feldbahnen eine solche von 0,6 bis 0,7 m zu geben und im übrigen bei beiden Gattungen zur thunlichsten Herabminderung ihres Gewichtes, unbeschadet der Widerstandsfähigkeit, Stahl zu verwenden.

Die Schienenprofile der in Rede stehenden Bahnen ähneln zum Theil natürlich den bei den sonstigen Eisenbahnen gebräuchlichen Profilen, namentlich der Vignolschiene und der Stuhlschiene; dieselben zeigen jedoch auch zum Theil die Formen der Flach- und Brückschienen, welche bekanntlich in der anfänglichen Entwickelungsgeschichte des Eisenbahnwesens eine bemerkenswerthe, aber verhältnissmässig bald aufgegebene Rolle gespielt haben. Bei weitem interessanter erscheinen allerdings diejenigen Schienenprofile, welche das Bestreben erkennen lassen, dieselben so recht eigentlich unter Berücksichtigung der besonderen, für die Bahn massgebenden Gesichtspunkte zu konstruiren. Die bezüglichen Lösungen sind sehr vielseitig, wobei ebensowohl von dem Langschwellen-Oberbau wie von dem Querschwellen-Oberbau, theils mit hölzernen, theils mit eisernen Schwellen, Gebrauch gemacht wird. Im allgemeinen ist jedoch der Querschwellen-Oberbau bevorzugt, und gewiss mit Recht weist Dietrich darauf hin, dass die in Frage kommenden Verhältnisse — insbesondere bei den Feldbahnen — fast unwillkürlich auf die ausschliesslichere Verwendung dieses Systems hindrängen. Bei den einzelnen Jochen der Feldbahnen ist nämlich an den Stössen die Anordnung einer oder auch zweier kräftiger Querverbindungen dringend erwünscht, um den vorschriftsmässigen Abstand der Schienen und die richtige Höhenlage derselben thunlichst zu sichern, und es liegt nahe, diese Verbindungen als Querschwellen auszubilden. Thatsächlich findet man solche auch bei den meisten Feldbahnen, deren Joche zweckmässig nur etwa 1,25 bis 2 m lang herzustellen sind und weitere Zwischenverbindungen werden durch die unzuverlässige Auflagerung des Gleises auf dem Boden bedingt, insofern nicht ungewöhnlich schwere Schienen zur Verfügung stehen.

Von einzelnen bemerkenswerthen Schienenprofilen seien erwähnt: 1. die verschiedenartigen Konstruktionen von Louis Schwartzkopff in Berlin, von welchen die eine der Brückschiene ähnelt, jedoch schräge Seitentheile besitzt, deren Ausbiegen durch Splintbolzen gehindert wird, während drei andere an den bekannten mehrtheiligen Oberbau von de Serres & Battig erinnern; 2. die Winkelschienen von Friedrich Hoffmann in Berlin, mit theils scharfer, theils abgestumpfter Spitze, welche entweder mittelst Schrauben oder Hakennägeln auf hölzerner Unterlage oder auf eigenartig gestalteten Eisen- oder Stahllängsschwellen befestigt werden; 3. das von William Robert Rowan entworfene Profil, bei welchem eine, aus einem Kopfe und einem Stege bestehende Oberschiene mit einer, aus Flacheisen gekniffen Unterschiene zusammengesetzt ist; 4. die sehr empfehlenswerthe sogenannte Schwellenschiene, bei welcher Schwelle und Schiene aus einem Stück besteht; 5. das der Vignolschiene gleichende Profil des Eisen- und Stahlwerks Osnabrück (Georg-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein) mit einseitig verbreitertem, äusserem Fusse und behufs Vermehrung der Sicherheit gegen Umkanten mit schräger Stellung des Steges. Die letztgenannte Schiene hat jedoch den Nachtheil, dass sie bei einseitiger Abnutzung oder Beschädigung des Kopfes nicht umgedreht benutzt werden kann; auch ist sie bei doppelflanschigen Rädern, welche bei den Fahrzeugen der in Rede stehenden Bahnen bisweilen üblich sind, unerwünscht oder geradezu bedenklich, weil derartige Räder abwechselnd ein Kippen der Schienen nach aussen oder nach innen anstreben, wogegen ein symmetrisches Profil besseren Widerstand leistet. Die auffällige geringe Anwendung, welche in Deutschland bei Feld- und Industriebahnen von den Stuhlschienen gemacht wird, gibt Herrn Dietrich im übrigen zu der Bemerkung Veranlassung, dass dieselben den gerade unter den vorliegenden Verhältnissen nicht zu unterschätzenden Vortheil haben, im Bedarfsfalle umgedreht werden zu können, während die allerdings lästigen gusseisernen Stühle, welche bei den grossen Bahnen erforderlich sind, bei geeigneter Konstruktion zu vermeiden seien.

Auch die Querschwellen der Industrie- und Feldbahnen sind in überaus mannigfaltigen Formen ausgebildet. Ueber das zweckmässigerweise zu wählende Material sind die Ansichten verschieden und Holz sowohl, wie Eisen und Stahl finden ihre beredten Vertheidiger, wie es ja auch bei den sonstigen Bahnen der Fall ist. Es erscheint angezeigt, sich hierbei den gerade vorliegenden Verhältnissen anzupassen, je nachdem holzreiche Gegenden oder nahe gelegene Hüttenwerke eine billigere Beschaffung des einen oder des anderen Materiales ermöglichen. Bei den gewalzten Profilen kommt es wesentlich auf ein angemessen starkes Widerstandsmoment gegen Durchbiegung in lothrechter Ebene an und dieser Umstand hat namentlich die vielfachen Formen des Querschnitts der Schwellen entstehen lassen, indem darauf Bedacht genommen werden musste, den mittleren Theil derselben nach Massgabe der auf ihn einwirkenden Kräfte stärker zu gestalten als die minder in Mitleidenschaft gezogenen seitlichen Theile. Der äusseren Erscheinung nach findet man plattenförmige Querschnitte — bisweilen mit runden oder winkligen, nach oben oder nach unten gerichteten Ausbauchungen —, kastenförmige Querschnitte mit geraden, schrägen oder gebogenen Seitenrippen sowie mit Ausbauchungen, T-förmige Querschnitte — auch mit Seitenrippen —, winkelförmige, wellenförmige und sonstige eigenartig gewählte Querschnitte. Die mit einer mittleren lothrechten, nach unten gerichteten Rippe versehenen Profile sind zwar an sich sehr widerstandsfähig, erschweren aber das gute Unterstopfen der Schiene und dürften daher mit einiger Vorsicht zu verwenden sein; jedenfalls sind diejenigen Schwellen vorzuziehen, welche sich am sichersten auf den Erdboden auflegen. Besonders wichtig ist ferner behufs Erhaltung der Spurweite eine angemessene Länge der Schwelle; Dietrich empfiehlt, dieselbe wenigstens gleich der anderthalbfachen Spurweite zu wählen und dieses Mass bei schwachen Schwellen bis zu 25 pCt. zu steigern.

Die Art der Befestigung der Schienen auf den Schwellen hat das Erfindungstalent der Fachleute bei den Industrie- und Feldbahnen nicht minder in Anspruch genommen, wie bei den grossen Eisenbahnen. Selbstverständlich sind alle hierbei in Frage kommenden bekannten Hilfsmittel der letzteren — Nägel, Schrauben (Tirefonds), Niete, Haken, Knaggen, Keile, Federn, Klemmplatten, Stühle u. s. w. — benutzt, und zwar in einer Vielseitigkeit der Formen und der Verwendungsart, welche allein schon ein beredtes Zeugniss für den durch die Verhältnisse veranlassten geistigen Kraftaufwand ablegt. Unter mannigfachen, recht zweckmässigen Lösungen, auf welche wir ohne erläuternde Abbildungen jedoch nicht näher eingehen können, finden sich allerdings auch recht verunglückte, zum Theil augenscheinlich gesuchte Methoden, bei denen nicht oder nicht genügend beachtet ist, dass unter den vorliegenden Umständen Einfachheit und thunlichste Beschränkung in der Zahl der Verbindungstheile in ganz besonderem Masse geboten sind. Bei der Wahl der Befestigungsart ist übrigens sorgfältig zu unterscheiden, ob die Schiene und Schwelle unwandelbar mit einander verbunden bleiben sollen, wie es bei Industriebahnen meistens der Fall sein wird, oder ob eine leichte Ablösung der Schienen, wie bei den beweglichen Bahnen, möglich sein soll.

Dieser Punkt ist auch für die Gestaltung der Stossverbindungen von wesentlicher Bedeutung. Dieselben sind bei den festliegenden Schmalspurbahnen nach gleichen Grundsätzen zu behandeln, wie bei den grossen Bahnen. Bei den beweglichen Bahnen aber hat, abgesehen von den Rücksichten auf schnelle Lösung oder Befestigung der Theile, die Nothwendigkeit, je nach Lage der Verhältnisse auf eine Vermeidung von Verschiebungen der Schienen gegen einander in senkrechter oder wagerechter Richtung hinzuwirken und trotzdem ein Anpassen des Gleises an die Unebenheiten des Bodens oder auch — wie beispielsweise bei Moorbahnen — ein den Bewegungen desselben entsprechendes Nachgeben des Gleises zu ermöglichen, zum Theil recht sinnreiche Formen der Stoss-

verbindungen veranlasst. Bei dem Studium derselben bedauert man freilich, dass zur Lösung der gestellten Aufgabe so viele Wege eingeschlagen sind, anstatt Mühe und Fleiss auf eine Verbesserung der bereits als bewährt anerkannten Methoden zu verwenden. Um der erforderlichen gelenkartigen Bewegung in den Stössen der Schienen ohne ein allzu grosses Klaffen der Fuge in der Lauffläche thunlichst Vorschub zu leisten, ist es zweckmässig, dieselben vom Kopfe nach dem Fusse hin ein wenig zu unterschneiden und den Gelenkpunkt der Stossverbindung möglichst, d. h. insbesondere, soweit es das Durchlaufen der Radflansche gestattet, dem Kopfe der Schienen nahe zu legen. Verstösse gegen diese, der Beachtung dringend zu empfehlende Vorschrift sind leider häufig vorgekommen; auch ist die Anzahl der einzelnen, für die Stossverbindung verwendeten Stücke des Kleineisenzeugs bisweilen recht unerwünscht gross oder in der Form zu raffinirt. Bezüglich etwaiger Einzelheiten verweisen wir auf unsere Quelle. Nur im allgemeinen sei bemerkt, dass die zur Ermöglichung von Stossverbindungen bisher bekannten Mittel, namentlich Laschen, Klammerplatten, Unterlagsplatten, Stühle u. s. w. nebst den zugehörigen Befestigungstheilen, wie Schrauben, Bolzen, Nägeln, Dornen, Knaggen, Bügeln u. s. w., in den verschiedenartigsten Gestaltungen Verwendung gefunden haben. Die Laschen zeigen häufig an dem einen Ende die Form eines Hakens, welcher in einen an der Schiene befestigten Bolzen oder in den aufgebogenen Schienenfuss hineingreift; bisweilen ist auch der Schienensteg in der Form eines Hakens ausgeschnitten, welcher einen, durch die Laschen gehaltenen Bolzen umfasst. Ferner findet man u. a. die Lasche als Ueberfallhaken ausgebildet, welcher in die benachbarte Schwelle eingreift. Wenig empfehlenswerth ist im allgemeinen die Methode, die Enden der Schwelle, auf welcher die Schienen zusammenstossen, an der Aussenseite derselben nach Ausklinkung des Fusses gegen den Steg zu biegen, da die Länge der Schwelle alsdann derartig eingeschränkt wird, dass gegen die, für Betriebsmittel und Oberbau gleichzeitig nachtheiligen Seitenschwankungen nicht immer der genügende Widerstand geleistet werden kann.

Die Krümmungen der in Rede stehenden Bahnen sind grundsätzlich möglichst gross zu machen, dürfen aber unter Umständen sehr scharf sein, wobei zu unterscheiden ist, vermittelst welcher Motoren die Fahrzeuge und ob die letzteren einzeln oder in Zügen bewegt werden. Bei Lokomotivbetrieb ist vielleicht ein Halbmesser von 20 bis 50 m, bei Pferdebetrieb ein solcher von 10 bis 25 m im Durchschnitt zweckmässig; jedoch ist im letzteren Falle bei sehr kleiner Spurweite und bei Verwendung niedrig gebauter und niedrig belasteter Wagen auch noch ein Halbmesser von 5 m zulässig. Zur Herstellung der Krümmungen werden gerade, polygonartig zusammengelegte oder gebogene Schienen benutzt. Bemerkenswerth sind die zu diesem Behufe von dem Eisen- und Stahlwerk Osnabrück eingeführten, vermittelst einer längeren und einer kürzeren Schiene gebildeten Trapezjoche, mit welchen je nach der Art, wie sie an einander geschlossen werden, gerade Strecken oder Krümmungen gebildet werden können.

Eine besondere Eigenthümlichkeit der beweglichen Bahnen sind die sogenannten Passjoche, auch Passstücke, Schienen- oder Gleisbrücken bezeichnet. Dieselben haben den Zweck, Lücken von unbestimmter Länge auszufüllen, welche bei dem Verlegen einer Bahn von beiden Enden aus übrig bleiben können, während bei festliegenden Bahnen derartige Lücken in der Regel durch entsprechend verkürzte Schienen geschlossen werden. Meistens werden die Passjoche entweder in der Form angemessen versteifter Rahmen, auf welchen die Flanschen der Räder laufen, zwischen die Schienen gepresst, oder durch gewöhnliche bezw. durch besonders konstruirte (beispielsweise ⊓-förmige) Schienen gebildet, welche auf den Schienen des Gleises befestigt werden und den Uebergang der Laufflächen durch abgeschrägte Enden vermitteln. Die richtige Lage der beiden aufgelegten Schienen zu einander ist natürlich durch Querverbindungen zu sichern.

Die Weichen der Industrie- und Feldbahnen sind zum Theil recht durchdacht und zweckmässig konstruirt, jedoch sind die einfachsten nicht gleichzeitig auch die besten. Unvollkommen ist beispielsweise die feste Weiche, bei welcher die Ablenkung der Wagen durch Herüberdrücken derselben mit der Hand nach der einen oder nach der anderen Seite erfolgt. Sehr beliebt ist die Gattung der vielgestaltigen Schleppweichen, welche bekanntlich in den Kinderjahren der grossen Eisenbahnen verwendet worden sind, zur Zeit aber bei letzteren nur noch ausnahmsweise in Nebengleisen oder in vorläufigen Gleisen gefunden werden. Um der Gefahr der Entgleisungen — zu welchen diese Weichen allerdings leicht Veranlassung geben, sobald die beweglichen Schienen nicht richtig gestellt sind — thunlichst entgegen zu wirken, hat man mit Erfolg auf die Anbringung selbstthätiger Umstellvorrichtungen Bedacht genommen. Recht vortheilhaft sind ferner unter Umständen die sogenannten Kletterweichen, bei welchen das eine Gleis ohne Unterbrechung durchläuft, während das andere auf jenes hinaufgelegt und der Uebergang der Schienenoberflächen in einander durch die abgeschrägten Enden des abzweigenden Gleises vermittelt wird. Zu beachten ist übrigens, dass die Herzstücke der Weichen bei solchen Bahnen, welche von doppelflanschigen Wagen durchfahren werden sollen, nicht in der sonst üblichen Weise, sondern in der Form von Platten, auf welcher die Schienen unterbrochen sind, hergestellt werden müssen. Die Tangente des Kreuzungswinkels der Gleise am Herzstücke — bei grossen Eisenbahnen im Durchschnitte 1 : 10 — kann bei den in Rede stehenden Bahnen das Verhältniss 1 : 2,5 bis 1 : 1,5 erhalten.

Drehscheiben und Kreuzungen werden bei Industrie- und Feldbahnen sehr einfach gestaltet. Die ersteren findet man vielfach in der Form festliegender und beweglicher Scheiben ohne Gleise oder Spurrillen, deren Oberfläche entweder um die Flanschhöhe der Fahrzeuge tiefer wie die Schienenoberkante liegt, oder besser in gleicher Höhe wie letztere angeordnet wird, da die Scheibe alsdann vermittelst Anlaufstücken an beliebiger Stelle des Gleises eingelegt werden kann. Auf den festliegenden Scheiben (Wendeplatten) werden die Wagen durch die Arbeiter gedreht. Bei etwas grösseren Verhältnissen empfiehlt sich die Anwendung von Drehscheiben mit Gleisstücken, Spurleisten oder Spurrillen. Die Kreuzungen können in der Regel die sonst üblichen Zwangsschienen entbehren; insofern die Benutzung doppelflanschiger Fahrzeuge in Frage kommt, müssen auch hier an den Durchschneidungsstellen der Schienen Platten vorhanden sein. Unter Umständen werden die Kreuzungen vortheilhaft durch die vorerwähnten Passjoche gebildet, welche auf das untere, durchgehende Gleis gelegt werden. —

Wir verzichten darauf, auch auf die Betriebsmittel der in Rede stehenden Bahnen einzugehen, da die vielfältigen Bedürfnisse, welchen letztere ihre Entstehung verdanken, die Herstellung einer erstaunlichen Menge verschiedenartiger, oft nur für einen bestimmten Zweck geeigneter Fahrzeuge veranlasst hat, deren Besprechung ohne erläuternde Abbildungen nur sehr unvollkommen sein würde, und verweisen in dieser Beziehung auf die umfassende Sammlung charakteristischer Beispiele, welche das Werk des Herrn Professor Dietrich enthält. Wenn auch keineswegs alle Formen der vorgeführten Konstruktionen gebilligt werden können, so ist das Studium derselben doch sehr werthvoll, da sich in ihnen eine frische Schaffensfreudigkeit und eine ideenreiche Auffassung der in Frage kommenden Verhältnisse kundgibt. In der Eigenschaft, sich den letzteren trotz grösster Vielseitigkeit so innig anpassen zu können, dass thatsächlich wohl die Grenze des Individualisirens erreicht wird, beruht ja überhaupt die wesentliche Bedeutung der erörterten kleinen Bahnen, und mit Rücksicht auf diese Eigenartigkeit wird man dieselben auch im Vergleiche zu den grossen Eisenbahnen, auf welchen sich der Weltverkehr bewegt, nicht vornehm übersehen können. Ein jedes Ding, welches seinen Zweck erfüllt, ist der Beachtung werth, und so empfehlen wir daher unseren Lesern gern eine eingehendere Beschäftigung mit den Industrie- und Feldbahnen, welche an der gedeihlichen Entwickelung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse in der Folgezeit zweifellos einen noch grösseren Antheil als bisher gewinnen werden! — K—e.

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin im Jahre 1888.

Nach einer uns mitgetheilten Zusammenstellung der Verkehrskontrole der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin wurden im Jahre 1888 in Berlin mit der Eisenbahn bezw. auf dem Wasserwege empfangen bezw. versandt:

Nr.	Benennung der Eisenbahnen.	Steinkohlen, Koks und Darrsteine						Braunkohlen u. Darrsteine			
		Englische	Westfälische	Sächsische	Oberschles.	Niederschles.	zusammen	Böhmische	Preuss. und Sächs. Darrsteine	Preuss. und Sächs. Kohlen	zusammen
		in Tonnen									
	I. Empfang.										
1	Berliner Ringbahn	130	30 223	220	157 166	53 993	241 732	19 661	38 881	750	59 292
2	Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	—	16 390	—	281 450	82 917	380 757	—	17 657	2 407	20 064
3	Ostbahn	—	4 732	—	37 241	—	41 973	—	14 741	4 613	19 354
4	Berlin-Görlitzer	—	1 440	—	143 455	5 842	150 737	6 862	138 812	6 642	152 316
5	„ -Anhalter	—	2 280	660	63 568	7 151	73 659	29 984	156 197	1 880	188 061
6	„ -Blankenheimer	—	—	—	8 114	3 632	11 746	—	13 254	230	13 484
7	„ -Dresdener	—	3 230	1 466	44 169	187	49 052	193 965	33 520	220	227 705
8	„ -Potsdamer	—	42 973	40	8 359	345	51 717	—	2 090	140	2 230
9	„ -Lehrter	—	—	—	13 745	827	14 572	—	2 690	30	2 720
10	„ -Hamburger	10	—	—	87 409	34 212	121 631	—	810	—	810
11	„ -Stettiner	585	11 744	—	44 780	13 298	70 407	—	21 274	350	21 624
12	„ -Nordbahn	—	1 790	—	79 253	7 056	88 099	—	32 210	400	32 610
13	Wasserstrassen	123 853	5 175	—	112 584	—	241 612	11 775	—	13 560	25 335
	zusammen	124 578	119 977	2 386	1 081 293	209 460	1 537 694	262 247	472 136	31 222	765 605
	Hiervon ab die den nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Ringbahnstationen zugeführten Mengen	40	25 527	140	42 370	26 857	94 934	13 534	15 690	180	29 404
	Bleibt Summe des Empfangs	124 538	94 450	2 246	1 038 923	182 603	1 442 760	248 713	456 446	31 042	736 201
	II. Versand.										
1	Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	43	1 180	10	10	—	1 243	5 154	1 080	10	6 244
2	Ostbahn	246	4 192	—	1 165	—	6 053	2 520	2 200	254	4 974
3	Berlin-Görlitzer	—	40	10	15	—	65	20	25	—	45
4	„ -Anhalter	—	90	—	1 940	23	2 053	—	50	70	120
5	„ -Blankenheimer	50	—	—	8 135	3 632	11 817	827	610	180	1 617
6	„ -Dresdener	10	140	—	123	—	273	—	—	—	—
7	„ -Potsdamer	—	120	280	3 933	51	4 384	14 604	680	80	15 364
8	„ -Lehrter	—	—	390	8 676	677	9 743	13 779	3 770	100	17 649
9	„ -Hamburger	—	—	—	19 195	375	19 570	22	850	—	872
10	„ -Stettiner	10	6 094	75	394	20	6 593	6 308	3 311	200	9 819
11	„ -Nordbahn	131	10	30	24 923	2 727	27 821	6 418	15 690	20	22 128
12	Wasserstrassen	10 339	725	—	50 571	—	61 635	2	3 646	—	3 648
	Summe des Versands	10 829	12 591	795	119 530	7 505	151 250	49 654	31 912	914	82 480
	Es verleiben im Jahre 1888 in Berlin	113 709	81 859	1 451	919 393	175 098	1 291 510	199 059	424 534	30 128	653 721
	Im Jahre 1887 blieben in Berlin	104 109	68 151	4 022	854 737	172 232	1 213 251	161 532	389 440		550 972
	Mithin in 1888 gegen 1887	+ 9 600	+ 13 708	− 2 571	+ 64 656	+ 2 866	+ 88 259	+ 37 527	+ 65 222		+ 102 749

Die Erkrankungsverhältnisse der Beamten auf den Vereinsbahnen im Jahre 1887.

Der von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins soeben herausgegebene VI. Jahrgang der statistischen Nachrichten über die Erkrankungsverhältnisse bringt die entsprechenden Notizen von 24 Deutschen, 6 Oesterreichischen und 2 Niederländischen Verwaltungen zum Abdruck.

Während in den, die Jahrgänge 1883—1886 betreffenden statistischen Nachrichten nur die auf die einzelnen Beamtengruppen bezüglichen „allgemeinen Ergebnisse“ zur Darstellung gelangt sind, werden gemäss Beschlusses zu Nr. XXIII der Tagesordnung der Kölner (1881) Generalversammlung in den uns vorliegenden, das Jahr 1887 umfassenden Nachrichten wiederum, wie in den das Jahr 1882 betreffenden gleichen Nachrichten, auch die Erkrankungen nach Krankheitsgruppen bezw. einigen Krankheitsformen nachgewiesen.

Im übrigen schliesst sich der Form nach der vorliegende dem vorhergehenden Jahrgange an, ist jedoch durch die bezüglichen Angaben hinsichtlich der Beamten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn bereichert, während von den Königlichen Eisenbahndirektionen Frankfurt a/M. und Köln (linksrheinische) die betreffenden Materialien für das Jahr 1887 nicht mehr geliefert worden sind; ebenso sind die Erhebungen über die Beamten der in Staatsbesitz übergegangenen Nordhausen-Erfurter Eisenbahn nicht weiter geführt worden.

In dem Berichtsjahre, bei dessen Beginn 97 830 (108 806)*) Personen in dem Dienste der betheiligten Verwaltungen gestanden haben, waren im ganzen 46 247 (55 062) Erkrankungen zu verzeichnen, welche sich auf die einzelnen Beamtengruppen wie folgt vertheilen:

Laufende Nr.	Beamtengruppe	Im Dienst waren zu Beginn des Berichtsjahres	Zahl der Erkrankungen	Erkrankungen in Hunderttheilen der Gesammtzahl
1	Zugförderungsbeamte	12 702 (13 904)	10 436 (12 406)	22,56 (22,53)
2	Zugbegleitungsbeamte	13 671 (15 096)	8 750 (9 965)	18,92 (18,10)
3	Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamte	20 053 (22 713)	7 677 (9 507)	16,60 (17,27)
4	Stationsbeamte	17 363 (19 120)	5 588 (6 789)	12,08 (12,33)
5	Beamte für den niederen Stationsdienst	8 212 (9 170)	4 415 (5 134)	9,55 (9,32)
6	Weichenwärter	12 238 (13 614)	5 905 (7 242)	12,77 (13,15)
7	Büreau- und sonst nicht benannte Beamte	13 591 (15 189)	3 476 (4 019)	7.52 (7,30)

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die bezüglichen Angaben für das Jahr 1886.

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass in Bezug auf die Gesammtzahl der Erkrankungen die Angaben für die Jahre 1887 und 1886 nur geringe Abweichungen von einander zeigen.

Die Vertheilung der Erkrankungen der gesammten Beamten auf die verschiedenen Altersklassen ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Lfde. Nr.	Altersklasse	Zahl der Erkrankungen auf je 100 Beamte der Gruppe							
		1	2	3	4	5	6	7	1—7
1	bis 25 Jahre	79 (83)	48 (39)	14 (9)	27 (29)	23 (24)	25 (26)	24 (22)	29 (29)
2	über 25 bis 30 Jahre . .	82 (100)	49 (53)	24 (27)	29 (32)	39 (43)	25 (30)	21 (22)	36 (47)
3	„ 30 „ 35 „ . .	72 (84)	53 (59)	27 (29)	31 (34)	45 (51)	34 (39)	22 (21)	40 (45)
4	„ 35 „ 40 „ . .	74 (81)	54 (57)	31 (38)	29 (34)	48 (53)	41 (47)	22 (25)	43 (48)
5	„ 40 „ 45 „ . .	85 (88)	56 (62)	37 (41)	33 (37)	54 (57)	46 (52)	26 (28)	47 (51)
6	„ 45 „ 50 „ . .	96 (100)	68 (70)	40 (42)	35 (37)	58 (55)	51 (56)	29 (29)	51 (53)
7	„ 50 „ 55 „ . .	111 (105)	77 (77)	42 (48)	35 (38)	58 (62)	54 (61)	29 (31)	53 (56)
8	„ 55 „ 60 „ . .	109 (108)	92 (85)	49 (49)	36 (42)	68 (64)	63 (64)	32 (34)	71 (58)
9	„ 60 Jahre	108 (106)	103 (98)	52 (57)	45 (46)	70 (69)	63 (67)	36 (35)	59 (60)
10	sämmtliche Altersklassen	82 (89)	64 (66)	38 (42)	32 (36)	54 (56)	48 (53)	26 (26)	47 (51)

Die Ziffern der Erkrankungen der Zugförderungs- und Zugbegleitungsbeamten sind, wie es die Verhältnisse des Berufes erwarten lassen, erheblich höher als diejenigen der übrigen Beamten und da die Zugbeamten ungefähr den vierten Theil der sämmtlichen Beamten umfassen, so werden die Durchschnittsziffern der letzteren von denen der Zugbeamten erheblich überschritten, während der betreffende Unterschied bei den übrigen Beamten — ausgenommen die Gruppe „Büreau- und sonst nicht benannte Beamte“, welche eine verhältnissmässig niedrige Erkrankungsziffer nachweist — bedeutend geringer ist.

Bei der Gruppe sämmtliche Beamten (1—7) ist ersichtlich, dass die Erkrankungshäufigkeit mit wachsendem Lebensalter (mit Ausnahme der Altersklasse über 55 bis 60 Jahre) stetig aber langsam wächst.

Auf die einzelnen Beamtengruppen entfallen die nachstehend angegebenen Krankheitstage:

Lfde. Nr.	Beamtengruppe	Zahl der Krankheitstage		Durchschnittliche Dauer einer Erkrankung Tage	
1	Zugförderungsbeamte . .	194 309	(237 484)	19	(19)
2	Zugbegleitungsbeamte . .	211 844	(234 991)	24	(24)
3	Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamte .	211 719	(260 160)	28	(27)
4	Stationsbeamte	142 539	(168 067)	26	(25)
5	Beamte für den niederen Stationsdienst . .	106 136	(123 249)	24	(24)
6	Weichenwärter	155 303	(178 341)	26	(25)
7	Büreau- und sonst nicht benannte Beamte . . .	99 476	(111 587)	29	(28)
8	Sämmtliche Beamten . .	1 121 326	(1 313 879)	24	(24)

Die verschiedenen Krankheiten vertheilen sich auf die sämmtlichen Beamten wie folgt:

Lfde. Nr.	Krankheitsgruppen	Zahl der Erkrankten überhaupt		auf je 100 im Dienst gewesene Beamte	
1	Allgemeine und Blutkrankheiten (darunter Rheumatismus, Typhus, Diphtheritis)	13 707	(16 551)	14,00	(15,21)
2	Krankheiten des Nervensystems (darunter Geisteskrankheiten) .	3 000	(3 303)	3,07	(3,04)
3	Krankheiten a) der Augen . . .	1 193	(1 384)	1,22	(1,27)
	b) der Ohren . . .	274	(307)	0,28	(0,28)
4	Krankheiten d. Athmungsorgane (darunter Lungenschwindsucht, Lungen- und Brustfell-Entzündung und Kehlkopfkrankheiten)	7 748	(9 421)	7,92	(8,66)
5	Krankheiten der Cirkulationsorgane (darunter Herzkrankheiten)	1 063	(1 090)	1,09	(1,00)
6	Krankheiten des Verdauungsapparates (darunter Magen- und Leberkrankheiten)	10 773	(13 448)	11,01	(12,36)
7	Krankheiten der Harn- und Geschlechtsorgane	625	(630)	0,64	(0,58)
8	Krankheiten der äusseren Bedeckungen	2 791	(3 054)	2,85	(2,81)
9	Krankheiten der Bewegungsorgane	972	(1 370)	0,99	(1,26)
10	Verletzungen a) im Dienst . . .	3 325	(3 670)	3,40	(3,37)
	b) ausser Dienst . .	747	(796)	0,76	(0,73)

An Simulanten wurden im ganzen 2 (6) und an Selbstmördern 27 (32) gezählt.

Es starben 1 068 (1 262) Personen oder 1,09 (1,23) pCt. der sämmtlichen Beamten. Von denselben entfallen auf die Gruppe:

				pCt. dieser Gruppe
1. Zugförderungsbeamte . . .	91 (107)	oder	0,72 (0,77)	
2. Zugbegleitungsbeamte . .	198 (193)	„	1,45 (1,28)	
3. Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamte	217 (259)	„	1,08 (1,14)	
4. Stationsbeamte	155 (223)	„	0,89 (1,17)	
5. Beamte für den niederen Stationsdienst	124 (135)	„	1,51 (1,47)	
6. Weichenwärter	131 (153)	„	1,07 (1,12)	
7. Büreau- und sonst nicht benannte Beamte	152 (192)	„	1,12 (1,26)	

Da die Königlich Preussischen Staats-Eisenbahndirektionen sich seit dem 1. Januar 1888 an der — auf einem unverbindlichen Vereinsbeschlusse beruhenden — Erkrankungsstatistik nicht mehr betheiligen, hat die geschäftsführende Verwaltung des Vereins sich veranlasst gesehen, in Gemeinschaft mit den übrigen betheiligten Verwaltungen die Frage zu erörtern, ob bei der Beschränkung der Statistik auf einen um so viel kleineren Kreis von Verwaltungen mit einer vergleichsweise nur geringfügigen Beamtenzahl noch brauchbare Ergebnisse von der statistischen Bearbeitung der betreffenden Aufzeichnungen jener Verwaltungen erwartet werden könnten. Die Beantwortung dieser Frage ist aber in verneinendem Sinne ausgefallen. Die geschäftsführende Verwaltung wird deshalb nur die ihr von den an der Statistik sich noch betheiligenden Verwaltungen zugehenden Aufzeichnungen für das Jahr 1888 zusammenstellen, vom Jahre 1889 angefangen aber die Bearbeitung der Erkrankungsstatistik einstellen lassen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von den Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen am 5. v. Mts. in Betrieb genommene 14,4 km lange normalspurige Strecke Borosjenö-Csermö ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Gleichförmigkeit der Transporteinrichtungen auf den Lokalbahnen.

Für diese Gleichförmigkeit tritt die „Zeitschr. f. E. u. D.“ in überzeugender Weise ein. Die Verschiedenartigkeit der Transporteinrichtungen auf den einzelnen Nebenbahnen ist von den nachtheiligsten Folgen begleitet, welche bei der immer grösseren Ausbreitung ihres Netzes noch weitere Dimensionen annehmen müssen. Die Beseitigung dieser Sondereinrichtungen liegt im staatlichen wie im Privatinteresse; die lokalen Verhältnisse zu berücksichtigen ist zwar ebenso praktisch als zweckentsprechend; doch sind bei dieser oder jener Lokalbahn Einrichtungen geschaffen worden, welche weder der Nothwendigkeit noch der Nützlichkeit, sondern nur dem Bestreben nach einer Neugestaltung entsprungen sind, von deren Erspriesslichkeit die Anreger selbst keine Erfahrung, vielleicht nicht einmal die Ueberzeugung besitzen. So wie der jüngst abgehaltene internationale Strassenbahnenkongress von günstigem Einflusse auf die Tramways war, so möge ein Kongress sämmtlicher Nebenbahnen zur Berathung einer Gleichförmigkeit ihres Verwaltungsapparates bald zusammentreten.

Es wäre aber geboten, dass die Einrichtungen der Lokalbahnen nicht ohne Einflussnahme der oder wenigstens derjenigen Vollbahnen getroffen werden, von welchen die ersteren doch so sehr abhängig sind.

Fahrpreisbegünstigung für Arbeiter.

Das Oesterreichische Abgeordnetenhaus hat im Jahre 1888 beschlossen, das Handelsministerium aufzufordern, dahin zu wirken, „dass auch auf allen Privatbahnen den Arbeitern mindestens jene Begünstigungen eingeräumt werden, wie selbe auf den im Staatsbetriebe stehenden Linien bereits gewährt werden, dass ferner von den wichtigsten Arbeitsmittelpunkten in die nächste Umgebung Arbeiterzüge zur Einführung gelangen und die Arbeiterfahrkarten gebührenfrei behandelt werden.“ Infolge dessen ist ein Erlass des Handelsministeriums den Bahnverwaltungen zugegangen, in welchem dieses gerne anerkennt, dass Erleichterungen für die Beförderung von Arbeitern nach Art derjenigen, welche auf den Staatsbahnen bestehen, wie namentlich ermässigte Arbeiterfahrkarten und Arbeiterwochenbillets auch auf mehreren Privatbahnen zum Theil schon vor längerer Zeit zur Einführung gelangt sind, und dass insbesondere im Umkreise von Brünn mit der Einrichtung eigener Arbeiterzüge von den betheiligten Bahnverwaltungen ein dankenswerther Anfang gemacht worden ist. Nun nimmt das Handelsministerium davon Anlass, auf den Gegenstand, dessen volkswirthschaftliche, sanitäre und sozial-politische Wichtigkeit keiner weiteren Darlegung bedarf, mit der Einladung zurückzukommen, die in der obigen Resolution zum Ausdrucke gelangten Anregungen einer eingehenden Erwägung zu unterziehen und in möglichst weitgehendem Umfange zu berücksichtigen. Behufs Erzielung eines einheitlichen Vorgehens wird ersucht, diese Angelegenheit auf die Tagesordnung einer der nächsten Direktorenkonferenzen zu setzen und von dem hierüber gefassten Beschlusse Mittheilung zu machen. Um schliesslich der Frage der Verwohlfeilung der Arbeiterfahrkarten durch Befreiung von der gesetzlichen Stempelgebühr näher treten zu können, wird die Verwaltung eingeladen, dem Handelsministerium längstens bis 31. März d. J. über den Arbeiterverkehr auf den dortigen Linien statistische Daten vorzulegen, aus welchen Anhaltspunkte entnommen werden können, um die finanzielle Tragweite der fraglichen Stempelbefreiung der Arbeiterfahrkarten wenigstens annäherungsweise zu beurtheilen.

Wiens brennende Fragen.

Als solche werden in der „V.-Z.“ vom Oberinspektor a. D. Wissgrill 1. die damit verbundene Reform der Verzehrungssteuer, 2. die Regulirung bezw. Einwölbung des Wienflusses und 3. die endliche Errichtung einer Wiener Stadt- und Ringbahn bezeichnet. Die Beseitigung des der Entwickelung der Stadt entgegenstehenden Gürtels wurde als eine segensreiche Botschaft schon im vorigen Jahre vom Kaiser verheissen. Statt der unschönen und die Kommunikation empfindlich störenden Wälle würden neue Strassenzüge entstehen und Wien erst dann zur wirklichen Weltstadt gestalten, wodurch auch der Ausfall an der Verzehrungssteuer reichlich gedeckt würde, welche u. a. den in Wien mit der Bahn Ankommenden so unangenehm berührt und alle Lebensverhältnisse vertheuert. Diese Steuer soll für alle unentbehrlichen Lebensbedürfnisse aufgehoben und für die übrigen bedeutend ermässigt werden. Bezüglich der Regulirung resp. Einwölbung der Wien soll bereits eine Vorlage mit dem Kostenvoranschlage von 6 Millionen Gulden dem wiederzusammentretenden Reichsrathe zugehen. Im Handelsministerium selbst wurde der nun fertiggestellte Plan einer alle Wiener Eisenbahnen miteinander verbindenden Stadtbahn ausgearbeitet, welcher schon vom Präsidenten der K. K. Staatsbahnen Freiherrn von Czedik in der letzten Session des Eisenbahnrathes in Aussicht gestellt wurde und nun der öffentlichen Besprechung durch berufene Fachmänner unterzogen werden soll. Bei der Energie des Handelsministeriums ist nun an der Realisirung nicht mehr zu zweifeln.

Konzessionsverlängerung in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat die am 14. Januar d. J. an Nikolaus Zichy und Genossen ertheilte Vorkonzession zum Ausbaue einer Vizinalbahn, ausgehend von der Station Szántod der Südbahn über Köröshegy, Kereki, Puszta Siemes und Kapolny bis Tab auf ein weiteres Jahr verlängert.

Berechnung des Gutgewichtes im Kohlen- und Koksverkehr.

Der Umstand, dass seit dem 1. Juli 1888 in verschiedenen Kohlenverkehren das zweieinhalbprozentige Gutgewicht überhaupt nicht zugestanden wurde, wenn das Mehrquantum der auf dem Waggon verladenen Kohle dieses Ausmass übersteigt, hat zu verschiedenen Klagen sowohl bei der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen als auch bei den Bahnverwaltungen selbst Veranlassung gegeben. Infolge dieser von der Aufsichtsbehörde unterstützten Beschwerde hat sich die Nordbahn veranlasst gesehen, mit den betheiligten Bahnverwaltungen in Unterhandlungen zu treten, welche nunmehr zu dem Ergebnisse führten, dass in mehreren Kohlen- und Koksverkehren das zweieinhalbprozentige Gutgewicht auch dann Anwendung findet, wenn sich bei dem Nachwiegen der Transporte ein Mehrgewicht von über zweieinhalb Prozent bis einschliesslich fünf Prozent der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen bezw. des deklarirten Gewichtes der Ladung ergibt.

Ungarische Investitionsanleihe.

Unter den fünfprozentigen Ungarischen Goldanlehen, welche zur Konversion gelangen, befindet sich auch die Investitionsanleihe vom Jahre 1876. Diese wurde aber nur mit dem Theilbetrage von 4 849 040 fl. in die Konversion gegen 4½prozentige Titres einbezogen, und zwar mit jenem Betrage, welcher auf den Ungarischen Staatsbahnen haftet. Es bleiben daher von der Investitionsanleihe noch ungefähr 5.4 Millionen Gulden in fünfprozentigen Obligationen aufrecht; dieser Betrag ist den garantirten Ungarischen Bahnen einverleibt und zwar in der durch das bezügliche Gesetz bestimmten Quote ihrer Betheiligung an dem Anlehen.

Enquete über die Galizischen Holztarife.

Im Nachhange zu der unter dieser Ueberschrift gebrachten Notiz ist folgendes zu berichten: Von den vertretenen Bahnanstalten ging der Vorschlag hervor, die Holztarife in der Verkehrsrichtung nach Odessa und Galatz bis auf die konzessionsmässig zulässige Höhe zu bringen, um hierdurch die Verfrachtungen nach den beiden Handelsemporien möglichst zu erschweren, dagegen für Triest und Fiume Tarifnachlässe in dem Ausmasse in Erwägung zu ziehen, als unter Berücksichtigung der Interessen der Alpenländer zur Bekämpfung der Odessaer und Galatzer Konkurrenz rechnungsmässig noch erforderlich sein wird. Auf diese Aeusserung nahm der Vorsitzende, Sektionschef Dr. v. Wittek, Veranlassung, zu erwidern, dass die von den Bahnen angeregte Massnahme sich weder vom volkswirthschaftlichen noch vom handelspolitischen Standpunkte vertreten liesse, und dass es einerseits nicht angängig sei, den Oesterreichischen Holzexport in seiner freien Bewegung einzuschränken und denselben an eine Bahnroute zu fesseln, andererseits aber eine Erhöhung der Tarife nach Galatz gegenwärtig nicht opportun erschiene und in Rumänien als eine gegen das Land gerichtete Massregel aufgefasst werden könnte. Bei den zu Tage tretenden widerstreitenden Interessen verhehlt man sich nicht die Schwierigkeiten einer für alle Theile befriedigenden Lösung, und der Vorsitzende glaubte, dass es gelingen dürfte, einen Tarif auszuarbeiten, mit dem alle Interessenten zufriedengestellt werden. Darauf erging an die betheiligten Bahnverwaltungen die Einladung, sich mit dieser Frage in einer Spezialkonferenz befassen zu wollen. Diese Konferenz hat am 19. Januar l. J. unter dem Vorsitze der Südbahn getagt. Nach eingehenden langwierigen Verhandlungen wurde seitens der anwesenden Vertreter beschlossen, bei ihren Verwaltungen zu beantragen, die Differenz, welche zwischen dem viel angefochtenen Holztarif und den aufgehobenen Refaktiesätzen besteht, um ein Drittel zu reduziren.

Mit der Einführung dieser Frachtsätze vermeint man den berechtigten Interessen der Alpenländer den nöthigen Schutz zu schaffen, und erwartet, dass mit denselben gleichzeitig auch den Ansprüchen der Galizischen Holzindustriellen in ausreichendem Masse Rechnung getragen werde.

Erneuerung des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenkartells.

Diese Erneuerung ist trotz des anfänglichen Widerstrebens der Oesterreichisch - Ungarischen Staatsbahn doch wieder und zwar auf zwei Jahre, nämlich bis Ende 1890 durch ein Kompromiss zustande gekommen. Die Oesterreichischen Werke haben nämlich dem Werke Reschitza der genannten Staatsbahn einen Mehrabsatz von 40 000 Metercentnern nach Oesterreich zugestanden. Die Kosten des Friedensschlusses, bemerkt die „N. Fr. Pr.“ in treffender Weise dazu, werden vorläufig blos von den Konsumenten bezahlt werden. Nach der während der kurzen Dauer des Kartellkrieges eingetretenen Preisermässigung des Kommerzeisens um mehr als 1 fl. für den Metercentner, welche nun wieder aufgehoben wird, beträgt die Belastung der Konsumenten bei einem Jahresbedarfe von ungefähr 3 Millionen Metercentnern ebenso viele Gulden jährlich. Die Eisenbahnen mögen zusehen, wie sie sich des übermächtigen Kartells erwehren, der Fabrikant aber, der Bauer und der kleine Gewerbsmann mögen in Ergebenheit die künstlich erhöhten Preise tragen.

Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1888.

Dem vorliegenden Ausweise ist zu entnehmen, dass die Transporteinnahmen der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen im abgelaufenen Jahre die Höhe von 51 807 471 fl. erreicht haben, das ist um 3 540 473 fl. mehr als im Jahre 1887.

Bahnfrachten-Avisirung durch das Telephon.

Die Güterexpedition der im Betriebe der Königlich Sächsischen Staatsbahn befindlichen Zittau - Reichenberger Bahn in Reichenberg macht bekannt, dass diejenigen Firmen, welche telephonisch von der Ankunft der Güter avisirt werden wollen, solches schriftlich der Güterexpedition bekanntgeben mögen. Dieses Entgegenkommen verdient der „D. Z." zufolge zur Nachahmung empfohlen zu werden. Die Oesterreichischen Industriellen haben nämlich in wiederholten Beschwerden und Petitionen um Abstellung der zeitraubenden Avisirung der Frachtgüter durch die Post unter Hinweis auf die durch den Zeitverlust entstehenden Nachtheile hingearbeitet, bedauerlicherweise aber ohne jeden Erfolg. Es wäre im Interesse des Handels und Verkehrs zu wünschen, dass das Beispiel der ausländischen Bahn nachgeahmt werde.

Nordwestbahn und Wiener Verbindungsbahn.

In der Generalversammlung des Jahres 1888 wurde den Aktionären der Nordwestbahn mitgetheilt, dass die Regierung sie aufgefordert habe, sich bereit zu erklären, über Verlangen der Staatsverwaltung aus der offenen Handelsgesellschaft der Wiener Verbindungsbahn auszuscheiden und ihr Sechstel an den Staat abzutreten. Der Verwaltungsrath hat vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung die gewünschte Erklärung abgegeben und die erstere hat dies genehmigt. Käme die Abtretung zustande, so würde die Nordwestbahn von der Staatsverwaltung eine steuer- und gebührenfreie Jahresrente von 39 000 fl. Noten bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer der Wiener Verbindungsbahn erhalten. Der Regierung ist bis Ende 1890 das Wahlrecht (Option) eingeräumt. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass der Staat früher oder später den Sechstelantheil der Nordwestbahn an sich bringen wird. Es liegt auch gar nicht in seinem Interesse, mit dieser Massregel lange zu zögern, da sich von Jahr zu Jahr das Erträgniss aus dem Betriebe der Verbindungsbahn steigert.

Uebereinkommen bezüglich der Rumänischen Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Dieses Uebereinkommen ist von den Delegirten der genannten Bahn mit dem Rumänischen Bautenminister vorbehaltlich der wohl unzweifelhaft erfolgenden Genehmigung der beiderseits massgebenden Faktoren abgeschlossen worden. Im grossen und ganzen sind die Propositionen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn angenommen worden. Die Rumänische Regierung hebt die Sequestration auf und übernimmt die Rumänischen Linien der Bahn sammt dem Personal vertragsmässig für die ganze Konzessionsdauer in Staatsbetrieb. Alle auf den Betrieb und Bau bezüglichen Konzessionsbestimmungen treten, insoweit dieselben mit dem neuen Verhältnisse in Widerspruch stehen, ausser Kraft. Die Gesellschaft hat weiterhin keinerlei Einfluss auf die Verwaltung der Rumänischen Linien und löst das Bukarester Verwaltungskomitee auf; andererseits erlischt auch das Recht der Rumänischen Regierung, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Die gesellschaftlichen Wohnhäuser, Materialvorräthe und sonstigen nicht zum Bahnbestande gehörigen Mobilien werden von der Rumänischen Regierung abgelöst und der Pensionsfonds wird entsprechend getrennt. Nebst der Ablösung der Wohnhäuser und des sonstigen Privatbesitzes werden der Gesellschaft auch die durch eine Reihe von Jahren streitigen Forderungen aus den Betriebsrechnungen mit einem einvernehmlich festgestellten Betrage liquidirt. Als Entgelt dafür, dass die Gesellschaft ihre Linien der Rumänischen Regierung zur vollkommen freien Betriebsführung und Verwaltung überlässt, erhält die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn für die ganze Konzessionsdauer, beziehungsweise bis zum eventuellen vollen Ankaufe der Bahn die bisher garantirte Summe von 3 865 175 Frcs. in Gold ohne jeden Abzug in zwei, je am 13. April und 13. Oktober fälligen Raten.

Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn.

Wie dem „V. Bl. f. E." aus Budapest berichtet wird, dürfte die Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn in nicht allzu ferner Zeit durchgeführt werden, und zwar in der Weise, dass eine der Leitung des gegenwärtigen Generaldirektors Emerich v. Ivanka anvertraute und direkt dem Kommunikationsminister unterstellte „Nordostbahn-Sektion" kreirt würde, in deren Betriebsnetz ausser den Linien der gegenwärtigen Ungarischen Nordostbahn, der von ihr betriebenen Lokalbahnen und der auf Ungarischem Gebiete gelegenen Linie der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn auch die an die Ungarische Nordostbahn anschliessenden Linien der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, und zwar einerseits bis Miskolcz, andererseits bis Püspök-Ladany, einbezogen werden sollen. (Die bevorstehende Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn-Gesellschaft wird wohl Aufschluss bringen, ob diese Nachricht begründet ist. Die Red.)

Artaria's Eisenbahnkarten.

Wie seit einer Reihe von Jahren erschien auch mit diesem Jahre im Verlage von Artaria & Co. die neue Auflage für 1889 von der „Eisenbahn- und Post - Kommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern" mit den Distanzen in Tarifkilometern, nach den Verstaatlichungen vom 1. Januar berichtigt. Eine neue Zugabe bildet die Uebersichtskarte von Mitteleuropa und eine Zeittabelle. Die im gleichen Verlage alljährlich erscheinende billige „Karte der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen der Gegenwart und Zukunft" erschien auch diesmal in sorgfältiger Revision.

Konstituirende Generalversammlung der Bacs-Bodrogher Vizinalbahn am 17. d. Mts.

Es wurde zur Kenntniss genommen, dass das Aktienkapital der Gesellschaft 4 412 000 fl. und zwar 2 647 200 fl. in Prioritätsaktien und 1 764 000 fl. in Stammaktien beträgt. Die Bauverträge mit den Bauunternehmern wurden genehmigt und den Konzessionären das Absolutorium ertheilt. Der Bau dieser Eisenbahn macht solche Fortschritte, dass eine Strecke schon im Frühjahr und die ganze Linie spätestens im November d. J. eröffnet werden dürfte. Zum Schluss erfolgte die Wahl des Verwaltungsraths bezw. der Direktion.

Beheizung der Wagen.

Ueber dieses Thema hielt der Ingenieur Karl Spitzer im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten einen sehr lehrreichen Vortrag. Zuerst schilderte er die Nachtheile der früheren Heizmethoden durch Wärmflaschen, eiserne Oefen und Briquetts bezüglich ihrer Unverlässlichkeit, Feuergefährlichkeit und Komplizirtheit in der Handhabung, insbesondere aber, dass hierbei bei jedem Wagen ein anderer Apparat und eine besondere Bedienung erforderlich ist. In dem dann adoptirten System der Centralheizung wird wohl eine einheitliche Wärmequelle geschaffen, doch ist die Abgabe der Wärme noch immer eine ungleichmässige und die Regulirung derselben ebenfalls umständlich. Diesen Uebelständen wird nur durch die Centraldampfheizung begegnet, indem durch Oeffnen und Schliessen des Adhäsionsventils des Kessels die Wärme in die Röhrenleitungen und von da in die zu beheizenden Räume gelangt, wodurch deren gleichmässige Erwärmung und Regulirbarkeit und zwar durch das intelligenteste Individuum des Zugpersonals, nämlich durch den Lokomotivführer, erzielt wird. Redner besprach endlich die seit 2 Jahren aufgetauchten Anwendungen dieses Systems, von welchem das der Firma Körting & Hardy den Vorzug verdient, weil damit auch eine gehörige Ventilation verbunden ist.

Personalien.

Der bisherige Sekretär des Verwaltungsrathes der Oesterreichisch-Ungarischen, Staatsbahn, Bèla von Drexler, wurde in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um diese Bahn zu deren Generalinspektor ernannt.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die heftigen Parlamentsdebatten wegen des Wehrgesetzes in Ungarn und der Wahlkampf Boulanger's schwächten die Wirkung des ermässigten Bankzinsfusses und der lebhaften Emissionsthätigkeit in Berlin. Es war auch eine rückläufige Richtung bei den Bahnwerthen vorwiegend, von welcher die eigentlichen Böhmischen und einige Ungarische ausgenommen waren. Ohne bekannten Grund wichen Staatsbahn (265), Carl Ludwigbahn (206 25), Oesterreichische Nordwestbahn (177,75), Elbethalbahn (198,50) und Südbahn (99,50). Es stiegen Böhmische Westbahn (318) und Böhmische Nordbahn (201,35) wegen der voraussichtlichen Dividende von 16 resp. 10,50 fl., dann Lemberg-Czernowitzer Bahn (223,25) wegen der vorerwähnten Konvention, Kaschau-Oderberger Bahn (154,25) wegen der bevorstehenden Konversion und Graz-Köflacher Bahn (249 50), deren Köflacher Linie weiter bis an die Rudolfbahn ausgebaut werden soll.

Aus Italien.

Betriebseröffnungen.

Am 23. Dezember fand die Eröffnung der Strecke San Severino-Macerata statt und ist hiermit die ganze Linie Albacina-Porto Civitanova dem Verkehr übergeben, durch welche die Hauptorte der Provinz Macerata der Landeshauptstadt näher gerückt werden. Der grösste Theil der Bauten begann schon in 1885 und von den 28,4 km Länge liegen 10,7 km in Krümmungen mit einem kleinsten Halbmesser von 300 m, während die Neigungswinkel bis zu 2,5 pCt. steigen. Die Bahn erhebt sich bis zu 299 m über dem Meeresspiegel, während Macerata auf 257 m und San Severino auf 235 m Höhe liegen; dazwischen enthält die Strecke den Bahnhof Urbisaglia auf 140, Haltestelle Pollenza auf 177 und Bahnhof Tollentino auf 225 m Höhe. Zum Bau war die Linie in drei Loose ge-

theilt, von welchen die beiden ersten (ab Macerata bis zum Sforzacostafluss und von hier bis Tollentino) an grösseren Kunstbauten nur einen 278 m langen Tunnel, die 10 m lange Sforzacostabrücke und einen Viadukt von 5 Bogen zu je 11 m über zwei Bergflüsschen zugleich enthalten. Dagegen hat die dritte Baustrecke Tollentino-San Severino in der Länge von 11,2 km durch das gebirgige und den Boden des Geländes veränderlichen Wasserläufen ausgesetzte Terrain aussergewöhnliche Bauschwierigkeiten verursacht, namentlich bezüglich Abfangens der Gewässer und Befestigung des in grosser Ausdehnung rutschenden Erdreichs. So musste z. B. in einem der Abzugsgräben ein 53 m langer Tunnel, in einem anderen eine 102 m lange und 4,25 m hohe feste Stützmauer mit vielen Abflussrohren angelegt werden. Diese Strecke enthält 9 Viadukte, darunter zwei bedeutende von 230 m Länge und bis zur Thalsohle etwa 30 m Tiefe; beide sind mit zwei Reihen Bogen ausgeführt (11 in der unteren und 16 in der oberen Reihe, zu je 10 m Lichtweite). Ferner befinden sich darin 4 Tunnels zu 173, 1030, 137 und 480 m Länge, und die Stützmauern der Strecke erreichen eine Gesammtausdehnung von 1200 m.

Suzzara-Ferrara. Die Reststrecke Sermide-Ferrara dieser Linie wurde am 22. Dezember 1888 für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet, für welchen alle vier in ihr enthaltenen Bahnhöfe Felonica, Bondeno, Vigarano und Ferrara eingerichtet sind.

Sardinische Sekundärbahnen. Am 26. Dezember wurden die Linien Macomer-Bosa und Macomer-Tirso, zusammen von 110 km Länge, dem Verkehr übergeben.

Bauten und Entwürfe.

Santhià-Borgomanero und Gravellona-Intra. Die Gemeindeverwaltungen zu Turin und Intra haben neuerdings bezüglich dieser nicht nur für beide Städte, sondern auch für die benachbarten Provinzen wichtigen Bahnlinien Berathungen gehalten.

Zu Intra wurde einstimmig eine bedingungslose Beihilfe von 250000 L. und zu Turin eine ebensolche von 640000 L. fest beschlossen; letztere Summe würde einem Betrage von etwa 10000 L. auf das Kilometer entsprechen. Aus der den Antrag in Turin begründenden Ausführung ist hervorzuheben, dass in Fällen von ähnlicher Wichtigkeit, wie z. B. die Bahnen von Savona, Ciriè und Gassino-Casale, Zuschüsse von 12000 bis zu 14000 L. für das Kilometer bewilligt wurden. Die Bedeutung der neuen Linien liegt nicht nur in der Erschliessung der von ihnen durchzogenen Landstriche, sondern auch in ihrer Bedeutung als zukünftige kurze Verbindung Turins mit der Ausmündung der Gotthard- und der Simplonbahn.

Ringbahnlinie zu Rom. Die Verwaltungen der beiden grossen Italienischen Bahnnetze sind aufgefordert worden, jede von ihrem eigenen Standpunkte aus einen Entwurf dieser Ringlinie der Regierung vorzulegen, welche dann Entscheidung treffen wird.

Die Verwaltung des Mittelmeernetzes hat ihren Entwurf bereits aufgestellt und den Theil davon zwischen Serpentara (Linie Rom-Orte) und den Schlosswiesen (Prati di Castello) dem Ministerium vorgelegt; dieser enthält die Bahnhöfe bezw. Haltestellen Serpentara, Prato delle Corse, Ponte Molle und Prati di Castello, welches letztere ein grosser Bahnhof werden soll, von ähnlicher Ausdehnung wie der zu Trastevere. Bezüglich des letzteren ist neuerdings noch festgestellt worden, welche Güterverkehrsausdehnung demselben bei den gegebenen räumlichen Verhältnissen zuzutheilen ist.

Cornia-Piombino. Die genannte Verwaltung hat für diese 14 km lange Linie den Ausführungsentwurf vorgelegt, in welchem ausser dem Endbahnhof Piombino noch Bahnhof Porto Vecchio und Haltestelle Poggio all' Agnello vorgesehen sind. Die grösste Neigung beträgt 1,77 pCt., der kleinste Krümmungshalbmesser 250 m, und der eine in der Linie enthaltene Tunnel ist 209 m lang.

Avellino-Rocchetta Melfi. Ferner hat gedachte Verwaltung den Ausführungsentwurf für die 14,3 km lange Strecke Rocchetta M. bis Monteverde, mit letztgenanntem Bahnhof und einem 658 m langen Tunnel eingereicht. Grösste Neigung und kleinster Krümmungshalbmesser wie vor; die Strecke erfordert 6 eiserne Brücken, von denen 3 den Ofantofluss überschreiten.

Aus der Schweiz.

Simplonbahn.

Nach Schweizer Blättern gestalten sich die Aussichten für das Simplonunternehmen dadurch günstiger, dass die neuen Mitglieder der Italienischen Regierung ausgesprochene Freunde des Tunnelprojekts sein sollen, sowie durch die Aufnahme der Linie Turin-Santhià in das staatlich garantirte Eisenbahnnetz.

Strassenbahn Frauenfeld-Wyl.

Der „Schweizerischen Bauzeitung“ entnehmen wir folgende Angaben: Dass natürliche Verkehrlinien, die durch Eisenbahnen abgeschnitten worden, ihren früheren Verkehr durch Anlage von Sekundärbahnen wenigstens theilweise wieder erlangen können, beweist die seit 1. September 1887 eröffnete schmalspurige Eisenbahn Frauenfeld-Wyl. Die Strasse Frauenfeld-Wyl als Strasse I. Klasse hatte vor Herstellung der Eisenbahnen einen äusserst regen Fuhrwerkverkehr; sie war Hauptpoststrasse zwischen Schaffhausen, Zürich, Winterthur, St. Gallen und dem Toggenburg. Nach Eröffnung der Bahnen zwischen genannten Städten hörte dieser Verkehr auf, die Strasse wurde öde und verlassen, nur noch zwei traurige Posten besorgten in langsamem Tempo den Lokalverkehr zwischen Frauenfeld und Wyl und dieselben haben im letzten Jahre ihres Betriebes 1886 im ganzen nur 2267 Personen befördert. Mit Rücksicht auf diesen geringen Strassenverkehr und auf die beiden Hauptorte Frauenfeld und Wyl mit nicht sehr grosser Bevölkerungszahl wurde dem inzwischen angeregten Schmalspurbahnprojekt sowohl in technischen als auch in finanziellen und in Regierungskreisen keine rosige Zukunft in Aussicht gestellt. Trotzdem ist nach langen Mühen das Projekt zur Ausführung gelangt und am 1. September 1887 dem Betriebe übergeben worden. Schon vor Neujahr 1888 war der Reiz der Neuheit verschwunden, und es kann daher das Jahr 1888 für das Unternehmen als erstes ordentliches Betriebsjahr angesehen werden. Es haben keine Festlichkeiten stattgefunden, welche auf den Personenverkehr hätten von Einfluss sein können, im Gegentheil wirkte der schlechte Sommer eher nachtheilig auf den Verkehr. Nach der im Jahre 1884 aufgestellten Rentabilitätsberechnung wurde der Bahn folgender Verkehr im Jahr zugemuthet:

Personen . . .	82000	Einnahmen hierfür	49000	Frcs.
Gepäck	—	„ „	1500	„
Viehtransport .	—	„ „	1500	„
Güter . . . . t	5700	„ „	16000	„

Nach den vor einigen Tagen erschienenen Betriebsergebnissen der Bahnverwaltung für 1888 weisen dieselben schon für das I. Betriebsjahr einen ganz unerwarteten Verkehr auf und zwar

beförderte Personen .	135350	Einnahmen hierfür	65782	Frcs.
befördertes Gepäck . t	274	„ „	2615	„
„ Vieh Stück	1803	„ „	1535	„
beförderte Güter . . t	5955	„ „	16144	„

Sämmtliche in der Rentabilitätsberechnung von 1884 aufgestellten Betriebseinnahmeposten sind somit schon nach dem I. Betriebsjahr mehr oder weniger überschritten und hat sich der Personenverkehr gegenüber dem früheren Postverkehr gerade versechsigfacht.

Vereinigte Schweizer Bahnen.

In dem Jahre 1888 sind 3765235 (im Vorjahre 3704264) Personen und 864191 (806014) t Güter befördert worden. Die Einnahmen betrugen im Personenverkehr 3846 Frcs. und im Güterverkehr 283448 Frcs. mehr als im Vorjahre, während für Gepäck und Leichen 16276 Frcs. und für Thiertransporte 12121 Frcs. weniger vereinnahmt sind. Die Ausgaben waren im Jahre 1888 um 42731 Frcs. höher, so dass der 3984987 Frcs. betragende Betriebsüberschuss um 216165 Frcs. gleich 5,3 pCt. das vorjährige Ergebniss übertrifft. Auf das Kilometer Betriebslänge beträgt der Ueberschuss 13548 Frcs, d. i. 153 Frcs mehr als im Vorjahre.

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. **Berechnung des Jahresverdienstes eines verunglückten Arbeiters.** Der Rottenarbeiter B. verlor durch einen Betriebsunfall beim Felssprengen das Augenlicht vollständig auf beiden Augen. Da er noch kein Jahr in seiner Stellung gewesen, wurde der Tagelohn der Rottenarbeiter, 1,80 ℳ, zu Grunde gelegt und ihm demgemäss die volle Rente in Höhe von 360 ℳ jährlich zugebilligt. Diese Berechnung des Jahresverdienstes focht B. an. Er hatte im letzten Jahre unter derselben Direktion (Eisenbahndirektion Köln [linksrheinische]) einige Monate lang die Stelle als Rangirer mit einem Tagelohn von 2,50 ℳ innegehabt, war dann aus dem Eisenbahndienste geschieden und eine Zeit lang anderweitig thätig gewesen, darauf wiederum in den Dienst der Eisenbahnverwaltung übergetreten und diesmal eben als Rottenarbeiter mit einem niedrigeren Lohne als dem früheren angestellt gewesen. Er beansprucht nun auch, da er im letzten Jahre bei der Bahn auch als Rangirer thätig gewesen ist, Berücksichtigung des während jener Zeit bezogenen höheren Lohnsatzes bei Berechnung der Rente. Die Eisenbahndirektion hielt an ihrem Standpunkte fest, da jene erste Thätigkeit infolge der dazwischen liegenden Entlassung nicht in Betracht kommen könne. Das Schiedsgericht für den betreffenden Bezirk wies die Berufung ab und der hiergegen eingelegte Rekurs des B. wurde vom Reichs-Versicherungsamt zurückgewiesen.

Beiblatt zu Nr. 9 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 2. Februar 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Verkehr Köln (rechtsrh.)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Der vom 1. Januar d. J. ab gültige Nachtrag XII zum Gütertarife vom 1. April 1887 ist auf Seite 12 dahin zu berichtigen, dass die in der letzten Spalte aufgeführten Frachtsätze nicht für den Ausnahmetarif 7 (bestimmte Stückgüter), sondern für den Ausnahmetarif 1 B (Stammholz, europäisches, Hopfenstangen, Telegraphenstangen) gelten, für bestimmte Stückgüter dagegen andere, höhere Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung kommen, welche bei den Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Köln, den 30. Januar 1889. (271)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Infolge von Schneeverwehungen wird in der Strecke Lemberg-Belzec der im Betriebe der K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) der Gesammtverkehr ab 30. Januar 1889 eingestellt.

Wann die Behebung dieser Verkehrsstörung erfolgt, lässt sich gegenwärtig wegen anhaltendem Sturmwind und Schneegestöber nicht bestimmen.

Lemberg, den 29. Januar 1889. (272)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft Auf der im Betriebe der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Linie Hatna-Kimpolung der Bukowinaer Lokalbahnen wurde infolge Schneeverwehung der Gesammtverkehr am 29. Januar l. J. eingestellt. Die Dauer dieser Verkehrsstörung lässt sich gegenwärtig wegen anhaltendem Schneesturm nicht bestimmen.

Lemberg, am 29. Januar 1889. (273)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Infolge von Schneeverwehungen wurde auf allen Linien der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Kolomeaer Lokalbahnen der Gesammtverkehr am 29. Januar l. J. eingestellt. Die Dauer dieser Verkehrsstörung ist unbestimmt.

Lemberg, den 29. Januar 1889. (274)
Die Betriebsdirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der seit dem 12. d. Mts. infolge Schneeverwehung in der Strecke Stanislau-Husiatyn (K. K. St. B. nordöstliche Linie) eingestellt gewesene Gesammtverkehr wurde in der Strecke Stanislau-Czortkov am 20. d. Mts. und in der Strecke Czortkov-Husiatyn am 23. d. Mts. wieder aufgenommen.

Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung beehren wir uns von Vorstehendem Mittheilung zu machen.

Wien, den 25. Januar 1889. (275)
Die Verkehrsdirektion.

4. Güterverkehr.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 5 im Nachtrag II zum Heft 1 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn für folgende Stationen auf die nachstehend angegebenen Beträge:

Rodingen Französische Grenze von und nach:

Dommeldingen	5,49	M.
Kruchten	7,09	„
Luxemburg	5,09	„
Mamer	4,29	„
Mersch	6,59	„
Oetringen	6,09	„
Roodt	6,79	„
Strassen-Bartringen	4,69	„
Wecker	7,39	„
Wasserbillig	8,09	„

Köln, den 29. Januar 1889. (276)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze des Spezialtarifs III für die Station Oberreitnau. Am 1. Februar 1889 gelangen für den Verkehr mit der Station Oberreitnau der Bayerischen Staatsbahnen die folgenden direkten Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Einführung:

Oberreitnau-Aschersleben	1,52	M.
„ -Egeln	1,59	„
„ -Stassfurt	1,56	„
„ -Vienenburg	1,71	„

für 100 kg.

Magdeburg, den 29. Januar 1889. (277)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag IV zu Heft 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgütertarifs in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu erlangen ist, enthält Ergänzungen und Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen", Entfernungen für die neuaufgenommene Verkehrsstelle Gelobtland der Sächsischen Staatsbahnen, anderweite (ermässigte) Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Hamburg B., sowie den an den Strecken Hamburg-Brokstedt, Wedel und Elmshorn-Wilster gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Altona, bezw. der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, und endlich Kontrolvorschriften über die Anwendung der für den Fall der Ausfuhr über See durch die Klassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, oder durch besondere Ausnahmetarife gewährten ermässigten Frachtsätze.

Dresden, am 29. Januar 1889. (278)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Für Porzellan aller Art in beliebiger Verpackung mit der Bestimmung zum überseeischen Export kommen bei Aufgabe von 5000 kg die Bestimmungen und Frachtsätze des Spezialtarifs A 2 und bei Aufgabe von 10000 kg die Bestimmungen und Frachtsätze des Spezialtarifs II zur Anwendung.

Köln, den 1. Februar 1889. (279)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr. Am 1. Februar l. J. kommen direkte Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Christianshütte, Eschenau, Heckholzhausen, Schadeck und Schupbach der Kerkerbachbahn mit den Lothringisch-Luxemburgischen Stationen der Reichsbahnen zur Einführung.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 31. Januar 1889. (280)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Königsberg-Moskauer Eisenbahn-Verband via Prostken-Grajewo-Brest. Mit Gültigkeit vom 19/31. Januar cr. treten bis auf weiteres direkte Getreide- etc. Frachten für Sendungen zur überseeischen Ausfuhr von Stationen der Moskau-Brest-, Rjask - Wiasma-, Rjask - Morschansk-, Morschansk - Sysran-, Orenburger-, Samara-Ufa-, Tambow-Saratow-, Tambow-Koslow-, Rjäsan-Koslow-, Moskau-Rjäsan-, Moskau - Nischny-, Murom- und Moskau-Jaroslaw-Bahn nach Memel in Kraft. Druckexemplare der Zusammenstellung dieser Sätze sind auf der Empfangstation käuflich à 10 ₰ zu beziehen. (281)

Die Direktion
der Ostpreussischen Südbahn.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag III zum Gütertarif Hannover-Oberhessen in Kraft, über dessen Inhalt die Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 28. Januar 1889. (282)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Am 1. Februar d. J. kommen für die Beförderung von gebrannten Steinen (Mauersteinen, Dachsteinen, Thonsteinen, Lehmsteinen, Chamottesteinen, feuerfesten Steinen) bei Aufgabe in Ladungen

von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen, oder bei der Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von Potsdam nach allen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Magdeburg, den 30. Januar 1889. (283)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. Februar cr. erscheint ein Nachtrag II zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau, sowie ein Nachtrag I zum Anhang desselben, durch welche die am 1. Januar cr. durch den Berlin-Ostdeutschen Gütertarif eingeführten ermässigten Frachtsätze für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in den Staatsbahntarif Berlin-Breslau übernommen werden. Der Nachtrag II enthält ausserdem Ausnahmesätze für Zink etc. von Gutehoffnungshütte nach Berlin, Stettin und Swinemünde.

Der Nachtrag II ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,31 ℳ, der Nachtrag I zum Anhang unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 29. Januar 1889. (284)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Februar d. J. tritt zum diesseitigen Lokal-Gütertarife der Nachtrag 5 in Kraft. Ueber den Inhalt desselben ertheilen auf Verlangen unsere Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbüreau, hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft. Durch die genannten Dienststellen können auch Exemplare für den Preis von 0,40 ℳ das Stück bezogen werden. Eine Tariferhöhung tritt insofern ein, als für die Umladung von Gütern in Fürstenberg i. Meckl. aus den Wasserfahrzeugen in die Eisenbahnwagen und umgekehrt mittelst des Dampfkrahnes an Stelle der seitherigen Ausnahmegebühren die Sätze des allgemeinen Nebengebührentarifs treten.

Berlin, den 28. Januar 1889. (285MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Verkehr von Station Treskow der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn nach Berlin (Hamburger und Lehrter Bahnhof) für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine) bei Aufgabe von Ladungen von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen, oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge, ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz von 0,26 ℳ für 100 kg in Kraft.

Altona, den 25. Januar 1889. (286)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im Hefte 1b der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife vom 20. Februar 1888 vorgesehenen Frachtsätze (für Kohlen, Kokes etc.) der Stationen Gross-Räschen und Senftenberg (Direktionsbezirk Berlin) treten am 15. Mai d. J. ohne Ersatz ausser Kraft. Betreffende Transporte sind künftig auf den gebrochenen Verkehr verwiesen und damit gegen jetzt theilweise Frachterhöhungen unterworfen.

Karlsruhe, den 28. Januar 1889. (287)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Kursk - Kiewer Verkehr. Mit dem 20. Januar alten Stils/1. Februar neuen Stils 1889 tritt der 1. Nachtrag zum Theil III des Kursk-Kiewer Tarifs in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Rückbeförderung von leeren gebrauchten Säcken ab Warschau nach Stationen der Kursk-Kiewer Bahn über die Bahnwege Bialystok - Luninetz-Brjansk-Orel-Kursk und Bialystok-Luninetz-Homel-Bachmatsch.

Exemplare des Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 24. Januar 1889. (288)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 1. März 1889 kommen neue bezw. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs J für Schwefelkiessendungen von Grevenbrück und Schwelm nach Beuel, Deutzerfeld, Duisburg, Emden, Hochfeld, Leer, Oberhausen, Papenburg, Ruhrort Hafen, Schalke, Wetzlar, Crefeld, Duisdorf, Malmedy und Stolberg A. J. zur Einführung. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Die bestehenden Frachtsätze des genannten Ausnahmetarifs für den Verkehr von Grevenbrück und Schwelm nach den Stationen Deutz K. M., Kalk Rh., Küppersteg, Mülheim a/Rh., K. M. und Rh., Ruhrort Rhein, Stolberg und Stolberg-Velau treten am 16. März d. J. ausser Kraft.

Köln, den 29. Januar 1889. (289)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag 3 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen zu den Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter zur überseeischen Ausfuhr, anderweite Tarifsätze für die Station Harburg des Direktionsbezirks Hannover, neue Tarifsätze für verschiedene in den Verband aufgenommene Stationen und Berichtigungen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Petroleum im Verkehr mit Lübeck und für gebrannte Steine von Treskow nach Berlin (Anh.-Dresd. und Potsd. Bahnhof).

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 29. Januar 1889. (290)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokalverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen. Am 1. Februar d. J. erscheint Nachtrag XXIII zum Gütertarif für obengenannten Verkehr. Derselbe enthält Aenderungen zum Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, neue Entfernungen für Leipzig Bayerischer und Dresdener Bahnhof im Ortsverkehr mit Leipziger Bahnhöfen, sowie neue Entfernungen für die Stationen Dahme und Kemlitz der Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Hierdurch eintretende Erhöhungen gelten erst vom 15. März d. J. ab.

Der Nachtrag ist vom 1. Februar d. J. ab bei den Expeditionen käuflich zu haben.

Erfurt, den 29. Januar 1889. (291)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) wird mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. zum Theil II Heft Nr. 4 (Saarbrücken-Württembergischer Gütertarif) der VIII. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält eine Ergänzung des Ausnahmetarifes für Roheisen, Ausnahmetarife für Thomas-Phosphatmehl und Holz des Spezialtarifs III, sowie einige Berichtigungen von Frachtsätzen.

Der Nachtrag wird auf Bestellung von den betheiligten Endstationen unentgeltlich abgegeben.

München, den 26. Januar 1889. (292)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Mit dem 1. Februar 1889 gelangt der III. Nachtrag zum Staatsbahngütertarif Bromberg-Berlin vom 15. Juli v. Js. zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und der besonderen Tarifvorschriften;
2. Neue Entfernungen für Danzig Weichselbahnhof des Bezirks Bromberg;
3. Anderweite ermässigte Entfernungen für Berlin-Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde;
4. Anderweite ermässigte Entfernungen für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen des Bezirks Berlin;
5. Anderweite ermässigte Frachtsätze für Colberg und die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen;
6. Neue bezw. anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Getreide etc.:
   a) für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen des Bezirks Berlin,
   b) für Danzig Weichselbahnhof, Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde des Bezirks Bromberg, und Mlawa loco und transit der Marienburg-Mlawkaer Bahn,
   c) ermässigte Schnittsätze;
7. Neue bezw. anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Holz etc. (wie unter 6a, b und c angegeben;
8. Anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife 4 für Flachs, 5 für Hanf, 8 für Braunkohlen etc., 11 für Pflastersteine etc., 18 für Glasscherben etc., für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen des Bezirks Berlin bezw. für Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde des Bezirks Bromberg;
9. Einen neuen Ausnahmetarif 19 für Wegebaumaterialien, gültig vom 1. Januar 1889 ab;
10. Einen neuen Ausnahmetarif 20 für Kies, gültig vom 1. April 1889 ab;
11. Berichtigungen und Aenderungen der Schreibweise von Stationsnamen.

Soweit in diesen Nachtrag Entfernungen und Frachtsätze aus dem am 1. Januar 1889 zur Ausgabe gelangten Berlin-Ostdeutschen Gütertarif nachrichtlich übertragen worden sind, haben dieselben vom gleichen Tage ab Gültigkeit.

Der Nachtrag ist bei unseren Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 23. Januar 1889. (293)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verbindungsbahnfrachten für Dresden, Elsterwerda, Gera, Görlitz, Grossenhain, Leipzig, Plagwitz - Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau betr. Der am 1. Februar d. J. in Kraft tretende Nachtrag III zu Theil II des Lokal-

gütertarifs der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn enthält anderweite Frachtsätze für die Verbindungsbahnen in Elsterwerda, Gera, Görlitz, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau, welcher vom gedachten Tage an auch für die gleichnamigen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung und bezw. der Station Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn gilt. Insoweit mit den neuen Verbindungsbahnfrachten Tariferhöhungen verbunden sind, treten solche allgemein erst am 15. März d. J. in Wirksamkeit.

Nachtrag III enthält, ausser Obigem, noch eine Bestimmung wegen der Beförderung von Bienensendungen, ferner eine Berichtigung und endlich Verbindungs- und Elbkaibahnfrachten für Dresden, Grossenhain und Riesa, welche letztere den bereits massgebenden Gebührensätzen entsprechen.

Dresden, am 25. Januar 1889. (294)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Erfurt und Magdeburg und der Direktion der Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. An Stelle des Tarifes vom 1. April 1884 nebst Nachtrag I tritt am 1. Februar d. J. ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirkes in Kraft. Dieser Tarif umfasst eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen, als der aufgehobene, und ist auch in den meisten Fällen billiger, als der letztere. Einige geringfügige Erhöhungen erlangen erst am 15. März d. J. Gültigkeit.

Der Preis des durch unsere Güterexpeditionen oder durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung hierselbst zu beziehenden Tarifs beträgt 0,50 *M.*

Dresden, am 28. Januar 1889. (295)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Elbeumschlags-Station Schönpriesen. Mit Wiederbeginn der Elbeschiffahrt wird ein neu umgearbeiteter Elbeumschlags-Tarif Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag in Wirksamkeit treten und der gleichnamige, mit 1. Sept. 1888 eingeführte Tarif aufgehoben werden.

Exemplare des neuen Tarifes werden demnächst bei der Hauptverwaltung in Wien, I., Pestalozzigasse 8, ferner in der Station Schönpriesen-Umschlag zu beziehen sein und in den gesellschaftlichen Oesterr. Stationen zur Einsicht aufliegen. (296RM)

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hinausgabe des Nachtrages VI zum Lokaltarife vom 1. Januar 1886 für den Eil- und Frachtgütertransport.) Mit dem Tage, an welchem die Station Przikas-Osiczko eröffnet, bezw. die Abfertigungsbefugnisse der bisherigen Haltestelle Wernsdorf erweitert werden, tritt zu den ab 1. Januar 1886 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen (Theil II) für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Lokalverkehre der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag VI in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aenderung in den Bestimmungen über die Beschränkungen für den Verkehr von und nach einzelnen Haltestellen und Stationen,
II. Aenderung in den Bestimmungen über die Berechnung der Gebühren von und nach Halte-, beziehungsweise Ladestellen,
III. Ergänzung des Verzeichnisses der Brückenwaagen, Hebekrahne, Gütermagazine etc. und
IV. Ergänzung der Stationstarife.

Der Tag der Eröffnung der Station Przikas-Osiczko, bezw. der Eröffnung der bisherigen Haltestelle Wernsdorf als Station wird mittelst eigener Kundmachung publizirt.

Wien, am 25. Januar 1889. (297)

Mit 15. März 1889 tritt der Nachtrag II zum Tarife Westösterreich-Aussig Landungsplatz vom 15. Mai 1888 in Kraft, welcher ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen Kours-Zuschlagstabellen für dreierlei Kourse enthält.

Vom 15. März 1889 bis auf weiteres kommen die unter B für den Kours von 100 fl. = 168 *M.* enthaltenen Zuschläge zur Anwendung.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die gefertigte Direktion zu bekommen.

Teplitz, am 30. Januar 1889. (298)

Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Melasse treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Brünn trs.	1,00 *M.*
„ Olmütz trs.	1,00 „
„ Bisenz Stadt	1,37 „
„ Ung. Hradisch Stadt	1,37 „
„ „ „ Zuckerfabrik	1,35 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brünn trs.	1,29 „
„ Olmütz trs.	1,29 „
„ Bisenz Stadt	1,66 „
„ Ung. Hradisch Stadt	1,66 „
„ „ „ Zuckerfabrik	1,64 „
Nach Schönpriesen	
von Brünn trs.	0,95 „
„ Olmütz trs.	0,95 „
„ Bisenz Stadt	1,32 „
„ Ung. Hradisch Stadt	1,32 „
„ „ „ Zuckerfabrik	1,30 „

Die Frachtsätze für Laube, Schönpriesen u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, den 26. Januar 1889. (299)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Vom 1. März d. J. ab findet von und nach dem Haltepunkt Voigtstedt direkte Abfertigung von Reisegepäck statt.

Nähere Auskunft bei den Expeditionen.

Erfurt, den 26. Januar 1889. (300)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Lieferung des Bedarfs an Radreifen, Achsen und Radsternen für das Rechnungsjahr 1889/90 ist zu vergeben.

Zeichnungen und Lieferungsbedingungen können gegen portofreie Einsendung des Betrags von 2,50 *M.* vom Sekretariat der K. Generaldirektion bezogen werden.

Die Angebote, welche die Aufschrift: „Angebot für Radreifen, Achsen und Radsterne" tragen müssen, sind verschlossen bis zum 15. Februar d. J., Nachmittags 3 Uhr, bei dem Sekretariat der K. Generaldirektion einzureichen.

Stuttgart, den 23. Januar 1889. (301)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Für den Präsidenten:
Wrede.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Lieferung des Bedarfs an Kurbel- und Kuppelstangen, Geradführungen, Kolbenstangen, Tragfedern, Spiralfedern und Rundstahl für Kurbelzapfen ist zu vergeben.

Das Verzeichniss, die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen können gegen portofreie Einsendung des Betrags von 3 *M.* vom Sekretariat der K. Generaldirektion bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift „Angebot auf Lokomotiv- und Wagenbestandtheile" tragen müssen, sind verschlossen bis zum 15. Februar d. J., Nachmittags 3 Uhr, bei dem Sekretariat der K. Generaldirektion einzureichen.

Stuttgart, den 23. Januar 1889. (302)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Für den Präsidenten:
Wrede.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1889 bis 1. April 1890 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 18. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 25. Januar 1889. (303)

Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 10. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscript dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 6. Februar 1889.

Inhalt:

Kartographische Darstellung der Güterbewegungs-Statistik.

(Fortsetzung aus Nr. 8.)

Das III. Kartenblatt behandelt die Artikel **Weizen** und **Spelz**, für welche das Ernteergebniss im Erntejahr (vom 1. Juli bis 30. Juni), eine Zunahme von 180 020 t = 5,8 pCt. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres nachgewiesen wird. Von dieser Zunahme kommen auf Preussen 102 808 t = 57,1 pCt., auf Bayern 35 363 t = 19,0 pCt., auf Elsass-Lothringen 20 950 t = 11,6 pCt., der Rest auf die übrigen Deutschen Staaten.

Die Einfuhr in den freien Verkehr des Zollgebiets (für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1887) betrug 542 242 t, d. i. gegen das Vorjahr 268 962 t = 49,6 pCt. mehr, dagegen die Ausfuhr aus dem Zollgebiet 2 840 t, d. i. 5 454 t = 65,7 pCt. weniger als im Vorjahre. Bei der Einfuhr waren hauptsächlich Russland mit 250 986 t, Oesterreich-Ungarn mit 104 440 t, die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 54 068 t, die Niederlande mit 50 088 t, dagegen bei der Ausfuhr die Niederlande mit 486 t betheiligt.

Die Beförderung von Weizen und Spelz auf den Eisenbahnen im Deutschen Reiche einschl. der Bahneinfuhr aus dem Auslande betrug 1 950 566 t, d. i. 150 122 t = 8,4 pCt. mehr gegen die Ziffer des Vorjahres.

Die nachstehende Uebersicht ergibt, in welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reiches und des Auslandes im Versand bezw. im Empfang im Jahre 1887 sowie im Vergleiche mit dem Vorjahre betheiligt waren.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
		Versand				Empfang		
			nach den übrigen Bezirken			aus den Bezirken		
Verkehrsgebiete	Jahr	in den eigenen Bezirken (Lokalverkehr) t	des Deutschen Reiches t	des Auslandes t	zusammen t	des Deutschen Reiches (ausschl. Lokalverkehr) t	des Auslandes t	zusammen (einschl. Lokalverkehr Spalte 3) t
I. Nordwestliches Deutschl.	1887	81453	96506	4558	182517	104554	4560	190567
	1886	*80620*	*96142*	*3420*	*180182*	*112503*	*2964*	*196087*
II. Süddeutschl.	1887	181029	234865	88484	504378	270781	61863	513673
	1886	*180847*	*229391*	*95793*	*506031*	*277363*	*35282*	*493492*
III. Norddeutschl.	1887	197754	212956	163	410873	160274	187	358215
	1886	*194364*	*235589*	*197*	*430150*	*155594*	*551*	*350509*
IV. Mitteldeutschl.	1887	186782	81168	414	268364	136533	30904	354219
	1886	*170585*	*81121*	*91*	*250797*	*151041*	*16969*	*338595*
V. Ostdeutschl.	1887	133205	188686	400	322291	142039	164629	439873
	1886	*122400*	*188302*	*664*	*311366*	*133042*	*66154*	*321596*
VI. Ausland	1887	—	262143	—	262143	94019	—	94019
	1886	—	*121918*	—	*121918*	*100165*	—	*100165*
Zusammen I—VI	1887	780223	1076324	94019	1950566	908200	262143	1950566
	1886	*748816*	*951463*	*100165*	*1800444*	*929708*	*121920*	*1800444*

In Prozenten des Gesammt-Versandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hieraus folgendes:

	Versand pCt.	Empfang pCt.		Versand pCt.	Empfang pCt.
I. Nordwestliches Deutschland	9,4	10,0	a) des Deutschen Reiches	55,2	46,5
II. Süddeutschland	25,9	26,3	b) des Auslandes	4,8	13,5
III. Norddeutschland	21,0	18,3	davon kommen auf:		
IV. Mitteldeutschland	13,8	18,1	Preussen	51,7	56,2
V. Ostdeutschland	16,5	22,5	Sachsen	4,9	10,6
VI. Ausland	13,4	4,8	Bayern	8,2	10,3
oder:			Mecklenburg	3,7	2,7
			Hessen	0,5	0,6
1. in / aus den eigenen Bezirken	40,0	40,0	Baden*)	13,0	5,8
			Württemberg	2,5	5,6
			Elsass-Lothringen	2,1	3,4
2. nach / aus den übrigen Bezirken			das Ausland	13,4	4,8

Von den Orten, welche grössere Mengen im Versand aufweisen, sind zu nennen:

Mannheim	mit 195 170 t	Frankfurt a/M.	mit 6 960 t
Ludwigshafen	„ 38 332 „	Magdeburg	„ 6 545 „
Duisburg	„ 30 899 „	Königsberg i. Pr.	„ 6 171 „
Ruhrort (Hafen)	„ 15 020 „	Stallupönen	„ 5 916 „
Köln	„ 13 733 „	Danzig	„ 5 840 „
Lübeck	„ 11 884 „	Neuss	„ 5 814 „
Bromberg	„ 8 095 „	Altona	„ 5 722 „
Heilbronn	„ 7 758 „	Inowrazlaw	„ 5 570 „
Posen	„ 7 664 „	Merseburg	„ 5 370 „

während als solche im Empfange die Stationen

Danzig	mit 101 672 t	Strassburg i. Els.	mit 9 150 t
Königsberg	„ 31 338 „	Magdeburg	„ 8 430 „
Breslau	„ 29 975 „	Stettin	„ 7 362 „
Berlin	„ 21 198 „	Bromberg	„ 6 999 „
Halle	„ 19 797 „	Dessau	„ 6 715 „
Köln	„ 15 951 „	Heidelberg, Karlsth.	„ 6 175 „
Basel	„ 13 787 „	Leipzig	„ 5 656 „
Kiel	„ 11 915 „	Neckargemünd	„ 5 520 „
Hameln	„ 11 014 „	Delitzsch	„ 5 140 „
Neustadt a/H.	„ 9 348 „		

nachgewiesen werden.

Ueber den Umfang des Verkehrs auf den Deutschen Wasserstrassen (im Eingang, Durchgang und Ausgang) geben die folgenden Ziffern Aufschluss, wobei zu bemerken ist, dass bei den einzelnen Schiffsstationen (auf der Karte im Ein- und Ausgange, auf der tabellarischen Uebersicht im Durchgange) nur Gewichtsmengen von 2 000 t und mehr nachgewiesen worden sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete

des Pregels mit dem Frischen Haff	an 3 Stationen	im Eingang	34 293 t
	„ 1 Station	„ Durchgang	2 466 „
	„ 1 „	„ Ausgang	22 826 „
der Weichsel	„ 3 Stationen	„ Durchgang	67 073 „
„ Oder	„ 2 „	„ „	9 468 „
„ Elbe	„ 5 „	„ Eingang	68 288 „
	„ 9 „	„ Durchgang	62 340 „
	„ 3 „	„ Ausgang	31 003 „
„ Weser	„ 3 „	„ Durchgang	28 679 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	10 059 „
des Rheines	„ 10 Stationen	„ Eingang	382 478 „
	„ 3 „	„ Durchgang	388 825 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	2 013 „
der Donau	„ 2 Stationen	„ Eingang	45 694 „
	„ 2 „	„ Durchgang	44 802 „

*) Einschliesslich Ludwigshafen.

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollauschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . 100 092 t,

davon		mit	
in Stettin	5 084 t	14 762 t	aus Deutschen Häfen,
„ Lübeck	15 988 „	20 410 „	„ Russland,
„ Kiel	2 783 „	10 501 „	„ den Russischen Ostseehäfen,
„ Altona	13 792 „	30 249 „	„ d. Vereinigt. Staaten von Nordamerika,
„ Bremen	6 564 „	9 445 „	„ Argentinien,
„ Hamburg	55 881 „	2 519 „	„ Südamerika,
		2 499 „	„ den Niederlanden,
		2 693 „	„ den Häfen am Schwarzen Meer.

b) der Ausgang auf . . . . 239 673 t,

davon		mit	
in Pillau	127 480 t	34 126 t	nach Deutschen Häfen,
„ Danzig	96 747 „	80 800 „	„ Grossbritannien,
„ Stettin	9 810 „	68 160 „	„ den Niederlanden,
„ Lübeck	3 120 „	23 895 „	„ Dänemark,
„ Hamburg	2 516 „	20 635 „	„ Schweden,
		7 630 „	„ Belgien,
		3 892 „	„ Norwegen.

Das Erntejahr (vom 1. Juli bis 30. Juni) hat für den auf dem IV. Kartenblatte behandelten Artikel Roggen eine Zunahme von 282 885 t = 4,1 pCt. gegen das Vorjahr ergeben. Von dieser Zunahme kommen hauptsächlich 219 063 t = 77,4 pCt. auf Preussen, 34 876 t = 12,3 pCt. auf Bayern und der Rest auf die übrigen Deutschen Staaten, Mecklenburg - Schwerin bezw. -Strelitz ausgenommen, wo eine Abnahme von 495 t eingetreten ist.

Die Einfuhr in den freien Verkehr des Zollgebiets (für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1887) betrug 637 803 t, d. i. gegen das Vorjahr 71 538 t = 12,6 pCt. mehr, während die Ausfuhr (3 194 t) mit derjenigen des Vorjahres fast gleich war. — Bei der Einfuhr war das Ausland und zwar Russland mit 416 164 t, die Niederlande mit 49 104 t, Belgien mit 23 806 t, Frankreich mit 13 230 t, — bei der Einfuhr Oesterreich-Ungarn mit 113 t betheiligt.

Die Beförderung auf den Eisenbahnen im Deutschen Reiche einschliesslich der Bahneinfuhr aus dem Auslande betrug 1 261 203 t, d. i. gegen das Vorjahr 139 713 t = 12,5 pCt. mehr.

Aus der nachfolgenden Uebersicht ist zu ersehen, in welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reiches und des Auslandes im Versand bezw. im Empfange im Jahre 1887, mit dem Vorjahre verglichen, betheiligt waren.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
		Versand				Empfang		
			nach den übrigen Bezirken			aus den Bezirken		
Verkehrsgebiete	Jahr	in den eigenen Bezirken (Lokalverkehr) t	des Deutschen Reiches t	des Auslandes t	zusammen t	des Deutschen Reiches (ausschl. Lokalverkehr) t	des Auslandes t	zusammen (einschl. Lokalverkehr Spalte 3) t
I. Nordwestliches Deutschland	1887	54062	117771	627	172460	100050	8028	162140
	1886	*47719*	*115413*	*783*	*163915*	*98674*	*5308*	*151701*
II. Süddeutschland	1887	42076	48156	869	91101	52731	9747	104554
	1886	*40418*	*38430*	*634*	*79482*	*31863*	*5842*	*78123*
III. Norddeutschland	1887	121922	243087	39	365048	197640	158	319720
	1886	*114024*	*229699*	*61*	*343784*	*203489*	*476*	*317989*
IV. Mitteldeutschland	1887	140633	32488	2097	175218	152410	622	293665
	1886	*120918*	*18680*	*1408*	*141006*	*154897*	*1555*	*277370*
V. Ostdeutschland	1887	116312	226034	3510	345856	164705	92965	373982
	1886	*98602*	*214814*	*5168*	*318584*	*128112*	*61539*	*288253*
VI. Ausland	1887	—	111520	—	111520	7142	—	7142
	1886	—	*74719*	—	*74719*	*8054*	—	*8054*
Zusammen I—VI	1887	475005	779056	7142	1261203	674678	111520	1261203
	1886	*421681*	*691755*	*8054*	*1121490*	*625089*	*74720*	*1121490*

In Prozenten des Gesammtversandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hiernach folgendes:

	Versand pCt.	Empfang pCt.
I. Nordwestliches Deutschland	13,9	12 9
II. Süddeutschland	7,2	8.3
III. Norddeutschland	28,9	25,3
IV. Mitteldeutschland	13.8	23,3
V. Ostdeutschland	27,4	30,0
VI. Ausland	8,8	0,5
oder:		
1. in / aus den eigenen Bezirken	37,7	37,7
2. nach / aus den übrigen Bezirken		

	Versand pCt.	Empfang pCt.
a) des Deutschen Reiches	61,7	53,5
b) des Auslandes	0,6	8,8
davon kommen auf:		
Preussen	70,3	74,9
Sachsen	7,9	15,3
Bayern	2,1	3,7
Mecklenburg	5,9	1,7
Hessen	1,0	0,8
Baden*)	2,9	1,5
Württemberg	0,4	0,3
Elsass-Lothringen	0,7	1,3
das Ausland	8,8	0,5

Von den Orten, welche grössere Mengen im Versand bezw. Empfang aufweisen, sind hervorzuheben:

a) im Versand

Duisburg	mit 48 604 t	Stallupönen	mit 7 653 t
Sosnowice	„ 32 590 „	Magdeburg	„ 7 151 „
Mannheim	„ 26 113 „	Ludwigshafen	„ 7 127 „
Ruhrort, Hafen	„ 20 065 „	Wreschen	„ 6 125 „
Lübeck	„ 15 913 „	Uerdingen	„ 6 110 „
Posen	„ 11 982 „	Lissa i/P.	„ 5 744 „
Köln	„ 11 597 „	Mogilno	„ 5 435 „
Oberlahnstein	„ 8 863 „	Breslau	„ 5 227 „

b) im Empfang

Breslau	mit 49 758 t	Nordstemmen	mit 12 677 t
Berlin	„ 42 806 „	Köln	„ 10 530 „
Königsberg	„ 32 637 „	Thorn	„ 7 253 „
Stettin	„ 17 735 „	Hamburg	„ 7 053 „
Danzig	„ 16 945 „	Leipzig	„ 6 489 „
Hildesheim	„ 14 965 „	Bromberg	„ 5 587 „
Halle	„ 12 340 „	Löhnberg	„ 5 512 „

Der Umfang des (Ein-, Durch- und Ausgangs-) Verkehrs auf den Deutschen Strömen gestaltete sich wie nachstehend angegeben. Es wird hierbei bemerkt, dass bei den einzelnen Schiffsstationen (auf der Karte im Ein- und Ausgange, in der tabellarischen Uebersicht im Durchgange) nur Gewichtsmengen von 3 000 t und mehr nachgewiesen worden sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete

der Memel	an 3 Stationen	im Durchgang	22 381 t
des Pregels mit dem Frischen Haff	„ 2 „	„ Eingang	18 290 „
	„ 1 Station	„ Durchgang	10 670 „
	„ 1 „	„ Ausgang	16 676 „
der Weichsel	„ 2 Stationen	„ Durchgang	22 246 „
„ Oder	„ 3 „	„ „	37 402 „
„ Elbe	„ 4 „	„ Eingang	203 519 „
	„ 9 „	„ Durchgang	336 138 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	34 727 „
„ Weser	„ 1 „	„ Eingang	4 049 „
	„ 4 Stationen	„ Durchgang	55 502 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	15 391 „
des Rheines	„ 11 Stationen	„ Eingang	193 982 „
	„ 2 „	„ Durchgang	247 700 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebietes und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . 371 839 t,

davon		mit	
in Stettin	183 341 t	25 858 t aus	Deutschen Häfen,
„ Lübeck	12 992 „	281 126 „ „	Russland,
„ Altona	75 840 „	43 201 „ „	den Häfen am Schwarzen Meer,
„ Geestemünde	23 341 „	10 339 „ „	Rumänien,
„ Bremen	22 247 „	8 086 „ „	den Russischen Ostseehäfen.
„ Hamburg	54 078 „		

*) Einschliesslich Ludwigshafen.

b) der Ausgang auf . . . . 114 635 t

davon		mit	
in Pillau	95 764 t	32 086 t nach	Deutschen Häfen,
„ Danzig	18 871 „	25 225 „ „	den Niederlanden,
		20 583 „ „	Norwegen,
		10 699 „ „	Schweden,
		7 742 „ „	Belgien,
		7 625 „ „	Grossbritannien,
		6 706 „ „	Dänemark.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 367 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zeichnungen verschiedener Strecken des Direktionsbezirks Breslau (abgesandt am 24. v. Mts.).

Nr. 564 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus Württemberg: Parlamentarisches.

Die Ständeversammlung ist am 30. Januar von Seiner Königlichen Hoheit dem Prinzen Wilhelm im Namen Seiner Majestät des Königs mit einer Thronrede eröffnet worden, welcher wir nachstehendes entnehmen:

Die wirthschaftliche Lage des Landes wird als im ganzen günstig bezeichnet und es ist betont, dass die Staatsfinanzen eine erfreuliche Besserung zeigen. Hervorgehoben ist, dass bei dem Aufschwung, welchen der Verkehr genommen habe, der Ertrag der Staatseisenbahnen rasch und erheblich gestiegen sei und dass mit der stets fortschreitenden Entwickelung der verschiedenen Zweige der Verkehrsanstalten eine weitere Zunahme der Betriebsüberschüsse zuversichtlich gehofft werden dürfe. Angekündigt ist eine Ermässigung der Steuersätze der Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer, sowie der Steuer von Kapital- und Renten-, Dienst- und Berufseinkommen, ferner neben der ordentlichen Tilgung der Staatsschuld eine ausserordentliche Tilgung. Den in den Staatsbetrieben verwendeten Arbeitern und niederen Bediensteten soll eine weitere Fürsorge zugewendet werden. Namentlich sei ein Zuschuss beantragt zu der neu einzurichtenden Versorgung der Arbeiter der Eisenbahnverwaltung im Alter oder bei eintretender Invalidität, sowie der Hinterbliebenen von solchen.

Die ökonomische Lage der Staatsbeamten habe die Aufmerksamkeit der Regierung ernstlich in Anspruch genommen und es werde im Hinblick auf das bestehende dringende Bedürfniss, sowie auf das, was zur Verbesserung der Gehalte der öffentlichen Diener während der letzten Jahre in anderen Deutschen Staaten bereits geschehen sei, ein Antrag vorgelegt werden, welcher bezwecke, die dienstlichen Bezüge der Staatsbeamten den in den Nachbarstaaten bestehenden Gehalten näher zu bringen.

Mit der Erbauung von Eisenbahnen von vorwiegend lokaler Bedeutung unter Heranziehung der Betheiligten zur Beitragsleistung soll weiter vorgegangen werden, zunächst seien Vorlagen zur Ausführung einer Eisenbahn von Nagold nach Altensteig und einer solchen von Reutlingen nach Honau, der letzteren als erstes Glied eines auf die Albhöhe vorerst bis Münsingen fortzusetzenden Schienenwegs, zu erwarten.

Die im Betrieb befindlichen Bahnanlagen — ist ausgeführt — bedürfen mehrfacher durch die Verkehrszunahme, wie durch Anforderungen der Sicherheit und Zweckmässigkeit des Betriebs veranlasster Erweiterungen und Verbesserungen; eine erhebliche Vermehrung des Fahrmaterials sei nach dem dermaligen Verkehrsumfang nicht zu entbehren; mit den Massnahmen zu zeitgemässer Verbesserung desselben müsse fortgefahren werden.

Beförderung von Thieren in Käfigen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass Thiere, welche in Käfigen befördert werden, besonders dann Verletzungen ausgesetzt sind, wenn die Käfige so gebaut sind, dass zwischen den Latten derselben einzelne Körpertheile hervorgestreckt werden können. Um dies zu verhüten, wird empfohlen, den Boden und die untere Hälfte der Käfige durch Weidengeflecht, leichte Bretter oder dergleichen zu bilden, oder durch einen breiten Streifen starker Leinwand zu umkleiden. Die Versender sollen hierauf hingewiesen und zur Verwendung möglichst zweckmässiger Käfige angehalten und Käfige, durch deren Bauart die darin befindlichen Thiere der Gefahr erheblicher Verletzung in besonderem Masse ausgesetzt erscheinen, zurückgewiesen werden.

Ausgabe von Vorzugs-Anleihescheinen der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft.

Das in dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ veröffentlicht (in Nr. 3) das Allerhöchste Privilegium vom 2. Januar d. J., durch welches der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft behufs Deckung der Kosten für Erweiterung der Bahnanlagen, Vermehrung der Betriebsmittel usw. die Ausgabe von 150 000 ℳ vierprozentiger Vorzugs-Anleihescheine II. Ausgabe gestattet wird. Die Zinsen sind halbjährlich vom 1. April und 1. Oktober ab auszuzahlen. Dieselben verfallen der Gesellschaftskasse, falls sie innerhalb vier Jahren von den Zahlungstagen an nicht erhoben sind. Vom Jahre 1894 ab unterliegen diese Anleihescheine der Tilgung, wozu alljährlich ein Halbes vom Hundert des Nennwerths, sowie die auf die getilgten Anleihescheine fallenden ersparten Zinsen verwendet werden. Die Tilgung wird durch Ausloosung bewirkt, welche zuerst im Jahre 1893 stattfindet. Der Gesellschaft bleibt das Recht vorbehalten, vom Jahre 1898 ab eine grössere Tilgung vorzunehmen und dieselbe dadurch zu beschleunigen, sowie auch nach dem Jahre 1898 zu jeder Zeit sämmtliche Anleihescheine durch öffentliche Blätter mit sechsmonatlicher Frist zu kündigen und durch Zahlung des Nennwerthes einzulösen. Die Inhaber der Anleihescheine sind nur dann befugt, die Rückzahlung der darin verschriebenen Beträge anders als nach Massgabe dieser Tilgungsbestimmungen zu fordern, wenn fällige Zinsscheine, welche zur Einlösung vorgezeigt werden, länger als 3 Monate unberichtigt bleiben; wenn der Betrieb der Bahn durch Verschulden der Gesellschaft länger als 6 Monate ganz aufhört, oder wenn die festgesetzte Tilgung der Anleihescheine nicht eingehalten wird.

Behandlung von Fundsachen.

Die im Bereiche der Preussischen Staatsbahnen bezüglich der Abgabe von Telegrammen über zurückgelassene Gegenstände und der Nachsendung von Fundsachen geltenden Bestimmungen finden seit dem 1. d. Mts. auch im Verkehr mit den Reichsbahnen, der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn, den Pfälzischen Bahnen, der Main-Neckar- und der Hessischen Ludwigsbahn Anwendung.

Wagenladungen nach Hamburg unter Zollverschluss.

Im Verkehr nach Hamburg, Berliner und Venloer Bahnhof, müssen fortan allen unter Zollverschluss (Raumverschluss) abzufertigenden Wagenladungen seitens der Versender Frachtbriefe in doppelter Ausfertigung beigegeben werden, von denen das mit Duplikat bezeichnete Exemplar sämmtliche Angaben des Originalfrachtbriefes, auch die Fracht- und Nachnahmeangabe enthalten muss. Der Originalfrachtbrief ist den Zollpapieren beizufügen. Der Duplikatfrachtbrief gilt als Expeditionspapier.

Wagenmangel auf den Eisenbahnen.

Auf eine vom Vorstande des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Sachen des Wagenmangels auf den Eisenbahnen an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe hat der Letztere nachfolgenden Bescheid ertheilt:

Berlin, den 9. Januar 1889.

Auf die Eingabe vom 16. November v. J. eröffne ich dem Vorstand, dass der ausgiebigen Versorgung der Schlesischen Kohlenreviere mit leeren Wagen von den Königlichen Eisenbahndirektionen fortgesetzt die eingehendste Fürsorge gewidmet werden wird. Ausser der Beschleunigung des Wagenumlaufs durch Einlegung zahlreicher neuer Züge und Ausdehnung oder Einführung des Nachtdienstes auf verschiedenen Strecken wurde schon im Sommer des vergangenen Jahres auf eine Erweiterung des für die regelmässige Versorgung der Schlesischen Kohlenbezirke bestimmten Zuführungsgebiets Bedacht genommen und steht noch eine weitere Ausdehnung des letzteren, soweit irgend thunlich, in Aussicht. Ausserdem hat wiederholt eine ausserordentliche Ueberweisung von leerem Material aus den mittleren Bezirken nach Schlesien durch die zuständige Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg stattgefunden; es ist hierdurch gelungen, den Wagenanforderungen des Oberschlesischen Reviers im Dezember v. J. wieder fast vollständig gerecht zu werden und die Kohlen- und Koksabfuhr aus dem dortigen Bezirk um nahezu 30 pCt. gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres zu steigern. Es steht zu hoffen, dass mit Hilfe jener Massregeln in Verbindung mit der inzwischen andauernden Anlieferung neuer Wagen und der weiter eingeleiteten recht beträchtlichen Vermehrung des Lokomotiv- und Wagenparks, sowie der Verbesserung der Betriebsanlagen im Kohlenrevier, insbesondere auch der Lade- und Gleisanlagen auf verschiedenen Anschlusswerken, die auch von der Staatseisenbahnverwaltung auf das Lebhafteste gewünschte und angestrebte regelmässige und vollständige Versorgung des Kohlenreviers mit leeren Wagen auch in Zeiten ungewöhnlichen Verkehrsandranges thunlichst erreicht werden wird.

Wenn dies im vergangenen Jahre nicht immer gelungen ist und namentlich in den Monaten Oktober und November v. J. die Wagengestellung hinter den Anforderungen nicht unbeträchtlich zurückblieb, so hat doch auch im Oktober eine Mehrgestellung von 5 684 Wagen oder von 6,7 pCt. und im November eine solche von 10 834 Wagen oder von nahezu 12 pCt. gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres stattgefunden, während die Anforderungen in beiden Monaten gegenüber dem Vorjahre in ganz aussergewöhnlichem Masse gestiegen waren. Auch durch die Erweiterung des Absatzes Oberschlesischer Kohlen in entfernteren Bezirken, so im Direktionsbezirk Bromberg im Oktober um 27 200 t (oder 28 pCt.) und im November um 18 200 t (oder 15 pCt.), auch in Oesterreich-Ungarn im Oktober um 21 470 t (oder 11,5 pCt.) und im November um 25 000 t (oder 11,7 pCt.) wurde die rechtzeitige Gestellung leerer Wagen erschwert. Die Königlichen Eisenbahndirektionen sind indessen wiederholt angewiesen und auf das Eifrigste bemüht, auch unter schwierigen Verhältnissen den Anforderungen des Verkehrs zu genügen und die Durchführung der zu diesem Behuf erlassenen Anordnungen auf das Sorgfältigste zu überwachen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
gez. v. Maybach.

Preussische Staatsbahnen.

Der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen hat in seiner Generalversammlung vom 26. v. Mts. in Düsseldorf folgende Resolution beschlossen: „In Anbetracht der schon seit mehreren Jahren in starker Zunahme begriffenen Ueberschüsse der Staatseisenbahnverwaltung spricht der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen die Erwartung aus, dass diese Ueberschüsse, den bei Berathung des Eisenbahngarantiegesetzes und später wiederholt seitens der Königlichen Staatsregierung abgegebenen Erklärungen entsprechend, in weit grösserem Masse als bisher für die Hebung der wirthschaftlichen Interessen des Landes verwendet werden. Insbesondere erklärt er es 1. für nothwendig, dass die Reform im Sinne der Ermässigung der Frachtgebühren für Massengüter (Erze, Stein-, Braunkohlen und Koks, Erden und Steine, Kalk und Cement, Roheisen, Rohbaumwolle, Düngemittel usw.), sei es gleichmässig für das gesammte Staatseisenbahnnetz, sei es für bestimmte, besonders wichtige Verkehrsbeziehungen, in kürzester Frist vorgenommen werde, um so mehr, als die Ausfuhrfähigkeit, namentlich der Niederrheinisch-Westfälischen Industrie, bei dem jetzigen Frachtsatze auf die Dauer ernstlich bedroht erscheint. 2. Er erklärt ferner, dass er von dem Beschluss des Landeseisenbahnraths vom 8. Dezember 1888 und der bei dieser Gelegenheit seitens des Vertreters der Königlichen Staatsbahnverwaltung ausgesprochenen grundsätzlichen Zustimmungserklärung in betreff der Abfertigungsgebühren gern Kenntniss genommen hat, da auch er seinerseits einen billigen Ausgleich der zwischen Osten und Westen bestehenden Ungleichheiten auf dem Gebiete der Abfertigungsgebühren für dringend nothwendig hält, aber erwartet, dass bei einer Ermässigung derselben die Frachten auf grössere Entfernungen mindestens in demselben Masse ermässigt werden, wie diejenigen auf nähere Entfernungen und dass die Regelung dieser Frage mit Beschleunigung erfolge. 3. Zur weiteren Hebung der Ausfuhr über Deutsche Häfen erachtet der Verein eine fernere, den Wettbewerb mit den ausländischen Häfen thatsächlich ermöglichende Herabsetzung der Frachtsätze für die zur Ausfuhr bestimmten Stückgüter für dringend nothwendig. 4. In Bezug auf den Stückgutverkehr überhaupt liegt es nach Ansicht des Vereins in der Billigkeit, dass die in Mengen von mindestens zwei Tonnen gleichzeitig zur Aufgabe gebrachten Stückgüter dem Satze des Ausnahmetarifes für Stückgüter unterworfen werden, sowie dass der in den Einführungsbestimmungen für den Ausnahmetarif für Stückgüter erfolgte Ausschluss der Stücke von aussergewöhnlichem Umfange (vergl. § 4b der allgemeinen Tarifvorschriften) zur Aufhebung gelangt.“ Anträge des Herrn Funcke-Hagen, welche die Bildung einer Kommission zur Abfassung einer dem Kaiser zu überreichenden Denkschrift in Sachen der Frachtfrage betrafen, wurden abgelehnt.

Hildesheim-Braunschweig.

Am 1. Februar cr. ward im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover von der Bahnlinie Hildesheim-Braunschweig die 16,9 km lange Schlussstrecke Hoheneggelsen-Gross-Gleidingen mit der Station Woltwiesche und den Personenhaltestellen Broistedt und Alvesse dem öffentlichen Verkehr übergeben. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 8 S. 79 d. Ztg.)

Hannover-Hildesheim.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für die Herstellung

einer abgekürzten Schienenverbindung zwischen Hannover und Hildesheim beauftragt worden.

Linden-Haste.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung von Vorarbeiten für eine Bahn von Linden (Küchengarten) nach Haste beauftragt worden.

Rogasen-Dratzig.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Rogasen nach Dratzig oder einem anderen in der Nähe von Kreuz belegenen Punkte der Stargard-Posener Eisenbahn beauftragt worden.

Bedingungen für die Benutzung von Fernsprechverbindungen.

Veränderte Bedingungen für die Benutzung der Fernsprech-Verbindungsanlagen Berlin-Braunschweig-Hildesheim-Hannover; Berlin-Leipzig und Berlin-Dresden sind seit dem 1. d. Mts. zunächst versuchsweise in Kraft getreten. Die Dauer eines einfachen Gespräches ist auf 3 Minuten festgesetzt. Die Gebühr für die Benutzung der Verbindungen zu Gesprächen für die Zeit von je 3 Minuten oder einem Bruchtheil derselben beträgt 1 ℳ. Die Ausdehnung eines Gespräches über die Dauer von 6 Minuten hinaus ist nur für den Fall gestattet, dass anderweite Anmeldungen nicht vorliegen. Ferner werden auf den erwähnten Verbindungsanlagen und ebenso auf denen zwischen Berlin-Magdeburg, Berlin-Stettin, Berlin-Halle und Berlin-Dessau dringende Gespräche gegen Erlegung der dreifachen Einzelgebühr zugelassen. Diejenigen Theilnehmer, welche dringende Gespräche anmelden, haben hinsichtlich der Reihenfolge in der Zulassung zur Benutzung der Verbindungsanlagen denjenigen Theilnehmern gegenüber, welche gewöhnliche Gespräche anmelden, den Vorzug.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Im Jahre 1888 betrug die Gesammtverfrachtung der Bahn 54 206 Wagenladungen Braunkohlen oder 15 377 weniger als in dem vorhergegangenen Jahre. Der erhebliche Ausfall wird auf den Wettbewerb der Königlich Sächsischen Staatsbahnen zurückgeführt.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Dem Vernehmen nach ist jetzt festgestellt, dass infolge höherer Einnahmen aus dem Kohlenverkauf und Transport 2³/₈ pCt. Dividende vertheilt werden können.

Aus Sachsen.

Kamenz-Elstra und Bautzen-Königswartha.

Ueber die beiden vorgenannten, von der Sächsischen Ständeversammlung noch kurz vor Schluss des letzten Landtags genehmigten Bahnen in der nördlichen Lausitz, die wir in Nr. 19 S. 165 Jahrg. 1888 d. Ztg. bereits kurz erwähnten, theilen wir noch folgendes Wissenswerthe mit.

Zunächst war bekanntlich eine direkte Bahnverbindung zwischen Bautzen und Kamenz in Aussicht genommen. Damit sollte neben der sehr erwünschten Abkürzung der Entfernung Bautzen-Arnsdorf-Kamenz einem grossen Theile der nördlichen Lausitz der lang ersehnte Eisenbahnanschluss gewährt und zugleich auch dem Verkehrsbedürfnisse der Stadt Elstra Rechnung getragen werden. Insbesondere aber sollte die Bahn auch der nördlichen Umgegend von Bautzen die Möglichkeit bieten, die Eisenbahn unter Vermeidung des höchst ungünstigen Ueberganges über das tief eingeschnittene Spreethal bei Bautzen zu erreichen. Da diese Linie für den Durchgangsverkehr (zwischen dem östlichen Sachsen und einem kleinen Theile Böhmens einerseits und dem Norden und Westen Deutschlands andererseits) einzurichten gewesen wäre, so würde sie bei einer Baulänge von 27,6 km den erheblichen Kostenaufwand von 5 299 200 ℳ. oder 192 000 ℳ. für das Kilometer verursacht haben. Dieser Kostenaufwand erschien im Verhältniss zu dem Verkehr, welcher von der durch die Bahn berührten, im wesentlichen nur landwirthschaftlichen Gegend zu erwarten war, zu hoch, und so verfiel die Regierung noch in letzter Stunde auf den Ausweg, an Stelle der Verbindungsbahn Bautzen-Kamenz zwei Stichbahnen von Bautzen und Kamenz und zwar die erstere bis Königswartha, die zweite bis Elstra in Vorschlag zu bringen.

Für Bautzen-Königswartha wurde von vornherein nur die normale Spur in Aussicht genommen, da man den künftig doch noch möglichen Anschluss nach Kamenz offen halten wollte. Für Kamenz-Elstra dagegen wurde auch die Wahl der schmalen Spur in Erwägung gezogen, bei der Kürze der Strecke aber und in Rücksicht darauf, dass die dort in grosser Menge zum Versand gelangenden Thonwaaren das Umladen nicht wohl vertragen würden, entschied sich die Regierung auch hier für die ohnehin nur wenig kostspieligere normale Spur.

Die Linie Bautzen-Königswartha soll bei einer Länge von 18,1 km 1 855 250 ℳ. oder nur 102 500 ℳ. für das Kilometer, Kamenz-Elstra aber bei einer Länge von 7,5 km 1 070 250 ℳ. oder 142 700 ℳ. für das Kilometer kosten, so dass beide Linien zusammen 2 373 700 ℳ. weniger als die ursprünglich projektirte, nur 2 km längere Verbindungsbahn Bautzen-Kamenz erfordern würden.

Nachtheile des gewählten Ausweges sind, dass der Verkehr zwischen Bautzen und Kamenz sich nach wie vor auf dem bedeutenden Umwege über Arnsdorf bewegen muss, auch dass die wohlhabende Gegend des Klosters Marienstern von der Bahn ziemlich entfernt bleibt. Andererseits erhalten Elstra und die Steinbrüche bei Wiesa durch die neue Projektirung eine günstigere Lage zur Bahn und grossen Landstrichen wird auch durch die billigeren Stichbahnen eine günstige Verbindung mit ihren Hauptabsatz- und Bezugsorten Bautzen und Kamenz verschafft, insbesondere wird auch durch die Linie Bautzen-Königswartha für die nördliche Umgegend von Bautzen der lästige Weg durch das Spreethal vermieden.

Die Linie Kamenz-Elstra wird zunächst auf 660 m, die Bahn Kamenz-Arnsdorf mitbenutzen und nach zweimaliger Uebersetzung der schwarzen Elster dicht an der Stadt Elstra in unmittelbarer Nähe der dortigen beiden Thonwaarenfabriken endigen. Personen- und Güter-Verkehrsstellen sind bei Wiesa und zwischen Prietitz und Thonberg vorgesehen. Bei Wiesa ist auch die Möglichkeit geboten, die dortigen sehr ergiebigen Granit-Steinbrüche mittelst Zweiggleisen oder Rutschbahnen anzuschliessen.

Der Höhenunterschied zwischen Kamenz und Elstra beträgt nur 2,7 m (192,3 : 195 m), die verlorene Steigung stellt sich auf 15,8 m. Die grösste Steigung von 1 : 80 findet sich auf 2 160 m Länge (3 920 m liegen horizontal) und der kleinste Krümmungsradius von 200 m kommt auf 1 082 m Länge vor. Die Baukosten sind auf die Baulänge von 7.5 m (Betriebslänge 8,16 km) wie bemerkt auf 142 700 ℳ. für das Kilometer veranschlagt.

Die Linie Bautzen-Königswartha benutzt die Görlitz-Dresdener Hauptlinie in der Richtung von Bautzen nach Dresden auf 2 150 m Länge und überschreitet mit dieser den tiefen Spreethaleinschnitt, wendet sich sodann nach Norden und erreicht über Kleinwelka, wo der hauptsächlichste Verkehr von landwirthschaftlichen Produkten zu erwarten ist, Quoos, Holscha und Neschwitz, woselbst allenthalben Stationen errichtet werden sollen und nach zweimaliger Ueberschreitung des kleinen Schwarzwassers bei Station 178 den Endbahnhof Königswartha.

Der Höhenunterschied zwischen dem Ausmündungspunkt der Bahn (210,3 m) und Königswartha (139,5 m) beträgt 70,8 m, der höchste Punkt der Bahn (vor Kleinwelka) liegt aber noch 5 m höher als die Ausmündungsstelle. Von der 18,1 m betragenden Baulänge liegen 5 500 m in der höchsten vorkommenden Steigung von 1 : 100 (horizontal liegen 7 530 m). Der kleinste Krümmungshalbmesser stellt sich auf 400 m. Die Baukosten sind, wie bemerkt, auf nur 102 500 ℳ. für das Kilometer berechnet.

Bei der Richtung, welche die Bahn Bautzen-Königswartha direkt nach der Preussischen Grenze zu nimmt, ist natürlich auch schon mehrfach eine Verlängerung über Königswartha hinaus nach der Kohlfurt-Falkenberger Linie (Hoyerswerda) zur Sprache gekommen. Nicht unerwähnt aber mag bleiben, dass der landwirthschaftliche Kreisverein in Bautzen sich vor einiger Zeit ausdrücklich gegen Ausführung einer solchen Fortsetzung ausgesprochen hat.

Bremssysteme.

Nachdem schon vom vorletzten Landtage (1885/86) ein namhafter Betrag für Einführung von Luftdruckbremsen auf den schnellfahrenden Zügen der Sächsischen Staatsbahnen bewilligt worden war, sind fortgesetzt Versuche mit den verschiedenen Luftdruckbremssystemen angestellt worden. Auf der Linie Görlitz-Dresden sind schon seit längerer Zeit Bremsen nach den Systemen Carpenter und Schleifer, auf der Linie Leipzig-Hof seit kurzem Bremsen nach System Schleifer und daneben nach dem — von der Bayerischen Staatseisenbahnverwaltung angenommenen — System Westinghouse in Anwendung, während auf der früher Preussischen Strecke Dresden-Elsterwerda nur nach System Carpenter und auf der Linie Chemnitz-Reichenbach nur nach System Schleifer gebremst wird. Letzterem System gab man bisher in den Kreisen der Sächsischen Techniker anscheinend den Vorzug (während auf den Preussischen Staatsbahnen bekanntlich das System Carpenter vorherrscht), doch ist zur Zeit noch nicht entschieden, welches

System von der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung grundsätzlich angenommen werden wird. Uebrigens werden in nächster Zeit alle Züge mit 60 km Fahrgeschwindigkeit mit Luftdruckbremsen versehen sein. Vor weiterer Ausdehnung aber wird man zunächst die Erfahrungen, die mit den drei verschiedenen Systemen gemacht werden, abwarten.

Aus Russland.

Stand der Eisenbahnen im Jahre 1888.

Beim Beginn des Jahres 1888 umfasste das Russische Eisenbahnnetz 27 622 Werst (29 473 km) in folgenden Gruppen:

1. die unter eigener Betriebsleitung stehenden Staatsbahnen in einer Länge von 5 488 Werst, davon 997 Werst der Militärverwaltung des Transkaspischen Kreises unterstellt;
2. Staatsbahnen, deren Betrieb Privatgesellschaften übernommen, in einer Länge von 223 Werst. Die bedeutendsten Strecken darunter sind: die Nikolajewsche Hafenbahn 31 Werst, Brest-Cholm 107, Sedlez-Malkin 62 und Warschau-Terespol 6 Werst lang;
3. Privatgesellschaften gehörende Bahnen in Länge von 20 461 Werst;
4. Finnländische Bahnen, 1450 Werst Länge.

Durch Staatshilfe wurden im vorigen Jahre folgende Strecken gebaut und in Betrieb gestellt:

1. die 116 Werst lange Verbindungsbahn von Rschew nach Wjasma (der Nowotorschskoischen Gesellschaft zum Betriebe überlassen), am 5. November eröffnet;
2. die 50 Werst lange Strecke Romny-Lochwitza der Krementschug-Romnybahn, am 1. Oktober dem Verkehr übergeben;
3. die Samara-Ufimskaja-Eisenbahnlinie von der Station Kinel an der Orenburger Eisenbahn nach Ufa führend, 454 Werst lang, am 9. September eröffnet;
4. die Transkaspische Militärbahnstrecke Tschardschui-Samarkand, 346 Werst lang, am 15. Mai in Betrieb gestellt.

Von Privatgesellschaften wurden erbaut:

1. die 128 Werst lange Schlussstrecke Jekaterinodar-Noworossysk der Eisenbahn von Ticharjezkaja nach Noworossysk, eröffnet am 25. Juni;
2. die 91 Werst lange Eisenbahn Jaroslaw-Kostroma, eröffnet am 23. Februar.

Das Ergebniss der gesammten Bauthätigkeit auf dem Gebiete des Russischen Eisenbahnwesens für das Jahr 1888 sind 1 185 Werst, wovon 966 Werst vom Staate und 219 Werst von Privatgesellschaften gebaut worden sind. Das Bahnnetz hat sich demnach im Vorjahre um 4,10 pCt. vergrössert und umfasst jetzt 28 807 Werst (30 737 km).

Verstaatlichung der Transkaukasischen Eisenbahn.

Im Widerspruche mit unserer in Nr. 7 S. 70 d. Ztg. veröffentlichten Mittheilung berichtet neuerdings die „Fr. Ztg.", dass die Gerüchte von einer Verstaatlichung der Transkaukasischen Eisenbahn nicht begründet seien. In einer kürzlich erfolgten Uebereinkunft habe sich die Regierung einen bleibenden und entscheidenden Einfluss auf die Verwaltung der Bahn gesichert, welche im übrigen sonst unverändert erhalten bleibe.

Kursk-Kiewer Eisenbahn.

In der demnächst stattfindenden Generalversammlung soll die Frage betreffs der Staatshilfe zum Bau einer zum Dniepr führenden Zweigbahn erörtert werden. Die Betriebsfähigkeit dieser Bahn scheint durch den starken Getreideversand im südlichen Russland gesichert, auch wird von der unmittelbaren Verbindung der Linie Kursk-Kiew mit der durch den Dniepr gebildeten Wasserstrasse ein Aufschwung beider Strecken gehofft.

Grosse Russische Eisenbahn.

Die Einlösung der Koupons der Eisenbahngesellschaft soll in Zukunft in der Art stattfinden, dass die Auszahlung täglich von 1 bis 3 Uhr erfolgt, zum Kourse, wie er an der Börse desselben Tages festgestellt worden ist und zu den bisherigen Bedingungen, nämlich Mittelkours für London und Bankdiskont.

Wladikawkas-Eisenbahn.

Wie wir der „Voss. Ztg." entnehmen, betrugen

	1888	1887	1886	
die Einnahmen	7 100 000	1 746 521	2 939 579	R.
„ Ausgaben	4 400 000	3 131 834	2 932 786	„
der Ueberschuss	2 700 000	1 614 687	6 792	„

Auf die günstige Entwickelung des Verkehrs, welche in diesen Zahlen zum Ausdruck kommt, scheint die Eröffnung der ersten Strecke der Zweigbahn Noworossysk von besonderem Einfluss gewesen zu sein.

Blitzzüge Petersburg-Wien.

Die „Voss. Ztg." berichtet von Verhandlungen, welche zwischen Vertretern der Oesterreichischen Eisenbahnen und der Verwaltung der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft über die Einführung von Blitzzügen zwischen Petersburg und Wien stattfinden sollen.

Aus England.

Firth of Forth Brücke.

Seitens des Generalmajors Hutchinson und des Majors Marindin ist dem Handelsamte der 23. Vierteljahrsbericht über die Fortschritte der Bauarbeiten für die gewaltige Eisenbahnbrücke über den Firth of Forth bei Queensferry erstattet worden, nach welchem die Arbeiten trotz erheblicher Unterbrechungen durch das Wetter angemessen gefördert sind und der Umfang des verarbeiteten Stahles sogar grösser gewesen ist als im vorhergehenden Vierteljahre. Nach dem Revisionsbefunde lässt die Güte der Ausführungen nichts zu wünschen, auch entsprechen dieselben durchaus den besonderen gesetzlichen Vorschriften.

Eisenbahnschwellen von Stahl.

Die North Eastern Eisenbahngesellschaft hat neuerdings verbesserte Stahlschwellen nach dem Patent von Cabry & Kinch in ausgedehntem Umfange verwendet. Dieselben werden von der „Railway Press" aus Sparsamkeitsgründen empfohlen, weil die Verbindung derselben mit den Schienen geringere Arbeit erfordert als bei dem bisherigen Systeme von Schienenstühlen und hölzernen Schwellen, und weil dieselben länger gebrauchsfähig bleiben als letztere und nach erfolgter Auswechselung einen höheren Werth als diese besitzen. Die Beschaffungskosten sind selbstverständlich bei ersteren grösser.

Lüftung der Untergrundbahn von Glasgow.

Nachdem die Lüftung der Untergrundbahn von Glasgow bereits seit längerer Zeit zu Beschwerden Veranlassung gegeben hat, haben die städtischen Behörden die Beseitigung dieses Uebelstandes von der North British Eisenbahngesellschaft gefordert. Letztere hat auch einen bezüglichen Entwurf ausgearbeitet, welcher mit Vertretern der Stadt durchberathen, aber seitens derselben zurückgewiesen ist, weil durch die Ausführung des Planes eine Schädigung der öffentlichen Strassen befürchtet und die vorgeschlagene Lüftung ausserdem als ein ausdrücklicher Verstoss gegen die Vorschriften des Glasgow and District-Eisenbahngesetzes bezeichnet wurde. Auch der Antrag der Eisenbahngesellschaft, dass ihr seitens der Stadtverwaltung Vorschläge gemacht werden möchten, in welcher Weise etwa eine Aenderung der Lüftungseinrichtungen gewünscht werde, ist abgelehnt, da es nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen Sache der Eisenbahngesellschaft sei, das Erforderliche zu veranlassen. Dieselbe ist demgemäss ersucht, mit thunlichster Beschleunigung auf anderweitige Vorkehrungen Bedacht zu nehmen.

Ein Amerikanisches Urtheil über Englischen Eisenbahnbetrieb.

In einem Vortrage, welchen E. Russell Tratman in dem Amerikanischen Civilingenieurverein (Society of Civil Engineers) gehalten hat, wird hervorgehoben, dass das Englische Eisenbahnbetriebssystem vielen Fachmännern ausserhalb Englands nicht gerade als ein Muster erscheine, dass dasselbe aber manche beachtenswerthe Einzelheiten besitze, welche im Vergleich zu der gewöhnlichen Amerikanischen Betriebsweise als Verbesserungen anzuerkennen seien. Die drei auffälligsten Erscheinungen des Englischen Eisenbahnsystems seien: 1. schwere und sorgfältige Konstruktion; 2. vollkommene Ausstattung für sicheren Betrieb; 3. Sorgfalt beim Betriebe und bei der Unterhaltung. Unfälle würden trotz aller Vorsicht vorkommen, aber sie seien in England erheblich seltener als in Amerika. Andererseits ist der Vortragende der Meinung, dass in England zu wenig auf Sparsamkeit bei der Herstellung der Bahnen, insbesondere bei den Eisenkonstruktionen, geachtet werde. Hiergegen bemerkt jedoch die „Railway Press", dass dieser scheinbare Aufwand durch die grössere Annehmlichkeit, welche das Publikum auf den Englischen Bahnen findet, bereits völlig ausgeglichen werde, da dasselbe nicht in unliebsamer Weise auf Eisenkonstruktionen hin- und hergeworfen würde; auch sei die Zahl der Unfälle von Zügen beim Verlassen der Eisenkonstruktionen, sowie die Abnutzung des vollendeten Materiales auf den letzteren verhältnissmässig gering. Im übrigen sei der allgemeine Grundsatz der Billigkeit bei Eisenbahnen bedenklich.

Der Vortrag des Herrn Tratman ist in den Verhandlungen des Amerikanischen Civilingenieurvereins (Transactions of the American Society of Civil Engineers, Vol. XVIII, paper Nr. 388) abgedruckt.

Eisenbahngesellschaften als Schiffseigenthümer.

Ein Plan der Manchester, Sheffield and Lincolnshire Eisenbahngesellschaft hat, wie die „Railway Press“ berichtet, einige Unruhe unter den Dampfschiffsbesitzern und den Schiffsinteressenten mehrerer Häfen der Nordostküste verbreitet. Die Gesellschaft soll nämlich beabsichtigen, in der nächsten Tagung des Parlaments einen Gesetzentwurf zur Vorlage zu bringen, nach welchem es ihr gestattet werden soll, einen Dampfschiffsverkehr zwischen Grimsby und den Häfen des Europäischen Festlandes, insbesondere den Häfen von Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen einzurichten. Der Einspruch der Schiffseigenthümer gegen eine solche Ausdehnung der Machtbefugnisse der Eisenbahngesellschaft ist begreiflich, denn die Betheiligung der letzteren an den Seetransporten in einem so umfassenden Massstabe würde für erstere, welche sich auf keinen Eisenbahnverkehr stützen können und für ihre Transporte nicht solche Erleichterungen erhalten würden, wie die der Eisenbahngesellschaft gehörigen Schiffe, in hohem Masse gefährlich werden.

Anscheinend wird dieser Plan seitens der Schiffseigenthümer von einem anderen Standpunkte aus betrachtet als der Dampfschiffsbetrieb, wolchen einige Eisenbahngesellschaften bereits besitzen. Beispielsweise verkehren die Dampfer der London and North Western Bahn zwischen Holyhead und Dublin; dieselben sind jedoch ausschliesslich für den Personenverkehr des eigenen Bahnnetzes der Gesellschaft bestimmt. Dasselbe ist der Fall bei mehreren Gesellschaften auf dem Kanal zwischen England und Frankreich. Aber ein derartiger Verkehr erscheint nicht vergleichbar mit der Ermächtigung einer Eisenbahngesellschaft, eine ganze Reihe von Schiffsverbindungen mit entlegenen Häfen, und zwar als Konkurrenzunternehmungen mit bereits bestehenden Linien, welchen die Finanzkraft von Eisenbahnen nicht zur Verfügung steht, einzurichten.

Kohlenhandel von Yorkshire.

Die Grubenbesitzer von South Yorkshire sind bei den betheiligten Eisenbahngesellschaften wegen einer Revision der Frachtsätze für Wagenladungen zwischen Sheffield einerseits und Goole und Hull andererseits vorstellig geworden. Während der letzten 1½ Jahre betrug die Eisenbahnfracht von South Yorkshire bis zu den vorgenannten Hafenstationen 2 s. 10 d. (2,83 ℳ) für eine Tonne Kohlen zum Schiffsbedarf, wobei jedoch ein Rabatt von 3 d. (0.25 ℳ) für die Tonne bewilligt wurde, so dass die Fracht thatsächlich nur 2 s. 7 d. (2.58 ℳ) betrug. Die Eisenbahngesellschaften wollen die Frachtermässigung jedoch nicht länger bewilligen, worüber in den Kreisen der Grubenbesitzer eine grosse Entrüstung herrscht, zumal die North Eastern und andere Bahnen mit Rücksicht auf Erleichterungen, welche von der Aire and Calder Schifffahrtsgesellschaft gewährt werden, die Kohle von West Yorkshire zu geringeren Sätzen befördern, als die Grubenbesitzer von South Yorkshire bezahlen müssen. In einer kürzlich zur Berathung dieses Gegenstandes stattgehabten Versammlung der letzteren haben dieselben gegen das Vorgehen der Eisenbahngesellschaften nachdrücklich Einspruch erhoben, da die Bewilligung des Rabattes sehr wesentlich zur Vermehrung der Kohlenausfuhr beigetragen habe.

Im Dezember v. J. sind aus den Gruben von Yorkshire nach offiziellen Angaben 164 032 t versendet, in demselben Monate des Jahres 1887 nur 151 688 t. Die Jahresleistung betrug 1 795 392 t im Jahre 1888 und 1 791 728 t im Jahre 1887. Die Ausfuhr ist etwas gesunken und mit Rücksicht hierauf wird insbesondere eine weitere Verminderung derselben befürchtet, falls die vorerwähnte Absicht der Eisenbahngesellschaften zur Ausführung gelangen sollte.

Kohlenbedarf der Indischen Eisenbahnen.

Nach dem, von dem Generaldirektor der Indischen Eisenbahnen herausgegebenen Jahresberichte für 1887/88, welcher viele interessante Einzelheiten enthält, hat die Verwendung des einheimischen Brennmateriales an Stelle des eingeführten zugenommen. Im Jahre 1886 sind von den Indischen Bahnen noch 240 063 t, im Jahre 1887 dagegen nur 212 529 t Englische Kohle verbraucht worden; dagegen hat sich der Bedarf an einheimischer Kohle in denselben Jahren von 460 948 t auf 479 210 t gesteigert. Versuchsgruben sind in dem Kohlengebiete von Rampoor angelegt, um die Beschaffenheit des Materiales, welches für die Bengal-Nagpur Eisenbahn zu verwerthen wäre, genau festzustellen. Ausgezeichnete Kohle gelangt ferner nach Calcutta aus dem Gebiete von Makum, welches an die Assam Railway and Trading Company verpachtet ist und auch an anderen Plätzen ist Kohle gefunden, welche sich für Eisenbahnzwecke als gut verwendbar ergeben hat.

Aus der Schweiz.

Rechtsufrige Zürichseebahn.

Nachdem die Abgeordneten des vorgenannten Eisenbahnunternehmens und des Stadtrathes von Zürich sich grösstentheils über die Bedingungen geeinigt hatten, unter welchen die Stadtgemeinde Zürich ihre Beihilfe von 2 Millionen Francs einzahlen soll, hat der Stadtrath dieses Darlehen auf 15 Jahre zum durchschnittlichen Zinsfusse von 2½ pCt. bewilligt. Auch mit Rapperswil haben die bezüglichen Verhandlungen ihren Abschluss gefunden, indem die Bürgerversammlung dort eine Vereinbarung mit der Schweizerischen Rentenanstalt genehmigt hat, wonach diese für Rapperswil die pflichtigen 125 000 Frcs. einzahlen wird.

Es sind nunmehr noch die entsprechenden Verhandlungen mit der Gemeinde Riesbach zu erledigen.

Gotthardbahn.

Nach einer Meldung des „Bund“ haben die Baugesellschatt Flüelen-Göschenen in Zürich und die Gotthardbahngesellschaft den zwischen ihnen betreffend Abrechnung der Bauarbeiten auf der Linie Flüelen-Göschenen vor dem Bundesgericht anhängig gemachten Prozess zur Aburtheilung einem von ihnen gewählten Schiedsgerichte übertragen.

Die „Fr. Ztg.“ kommt am Schlusse einer längeren Betrachtung zu folgendem Ergebniss: Was bisher an Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben nachgewiesen ist, bleibt mit 6 382 217 Frcs. um 184 081 Frsc. = 2,8 pCt. hinter dem vorjährigen zurück. Das würde reichlich ½ pCt. des Aktienkapitals repräsentiren. Die Schätzung der Dividende geht trotzdem auf 5 pCt. wie für das Vorjahr, weil damals ein Vortrag von 472 556 Frcs. für neue Rechnung gelassen wurde. Von dieser Summe hatte übrigens der Bundesrath 85 743 Frcs. beanstandet, bezw. deren Verrechnung auf Betriebskonto verlangt.

Aus Italien.

Vereinigung der Sizilianischen Eisenbahnen.

In einer kürzlich stattgehabten Aufsichtsrathssitzung der Gesellschaft der Sizilianischen Eisenbahnen, sowie der Westsizilianischen Eisenbahn Palermo-Marsala-Trapani ist die Vereinigung beider Unternehmungen beschlossen worden. Hierbei ist die Liquidation der letzteren beabsichtigt. Die Aktien derselben sollen in 4½ pCt. vom Staate garantirte Obligationen, die nach Abzug der Einkommensteuer 19 L. netto Zinsen tragen und innerhalb 90 Jahre durch Ausloosung pari rückzahlbar sind, umgetauscht werden. Die Zustimmung der Regierung zu der geplanten Vereinigung gilt als gesichert.

Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft.

Dem „Finanzherold“ zufolge hat die Mittelmeerbahn-Gesellschaft die Anschaffung von 1 000 Güterwagen für 3 890 000 L. und von 28 Lokomotiven für 2 110 000 L. beschlossen; davon sollen 20 Lokomotiven bereits bei zwei inländischen Firmen bestellt sein, während für die weiteren 8 Lokomotiven ein internationales Verdingungsverfahren ausgeschrieben sein soll.

Im Gegensatze hierzu meldet die „Tribuna“, dass der Bautenminister diese (sowie auch eine seitens der Adriatischen Eisenbahngesellschaft geplante) Vermehrung des rollenden Materiales unter der Bedingung genehmigt habe, dass die Bestellungen nur an Italienische Firmen vergeben werden.

Wagenmangel in Genua.

Den berechtigten Klagen der Handeltreibenden Genuas über diesen vielbesprochenen Punkt, welcher von Wichtigkeit für das ganze Land ist, thatkräftig und dauernd abzuhelfen, ist nunmehr in die Nähe gerückt. Durch die bedeutenden Arbeiten für Ausdehnung des Hafens, den Bau der Hilfslinie dei Giovi und die Erweiterung der Umladeplätze zu Genua, Sampierdarena und Novi wird vor allem der riesige Verkehr getheilt. Unter den bisherigen Verhältnissen war die Betriebsverwaltung ausser stande, dem Verkehrsbedürfnisse zu genügen; so waren z. B. im Monat November 1888 im ganzen 1 203 Züge von möglichster Ausdehnung (d. h. von doppelter bis zu dreifacher Fahrt) zu bewältigen, also über 40 Züge auf den Tag oder etwa halbstündlich ein Zug.

Fahrpark des Adrianetzes.

Die Südbahngesellschaft hat der Maschinenbau-Aktiengesellschaft zu Nürnberg Auftrag für 1 000 Güterwagen ertheilt, wovon 750 mit Bremse, und zwar sind dieselben mit 100 Stück im Juni, 160 im Juli, 175 im August, 175 im September, 190 im Oktober und 200 im November 1889 abzuliefern. Die Kosten betragen 4 108 156 L.

Für die beiden Betriebsjahre 1889/91 ist ein weiterer Bedarf an Fahrmitteln im Werthe von 9 836 062 L. höheren Orts an-

gemeldet und zwar: 20 Lokomotiven mit gekuppelten Rädern in 2 Loosen zu 10 Stück, 40 Maschinen mit 8 gekuppelten Rädern in 4 Loosen zu 10 Stück, 200 Personenwagen III. Klasse in 6 Loosen zu bezw. 25, 33, 33, 34, 37 und 38 Stück, 500 offene hochbordige und 500 offene niederbordige Güterwagen in 10 Loosen zu je 100 Stück. Nur von der letztgenannten Gattung sollen 200 mit Bremse, alle übrigen ohne solche hergestellt werden.

Wagen für Truppentransport.

Mitte Januar fanden in den Werkstätten von Miani, Silvestri & Comp. zu Mailand eingehende Prüfungen von Güterwagen statt, welche mit dem neuartigen Material (System Cantaluppi) ausgerüstet und für die Beförderung von Truppen hergerichtet waren. Zugegen waren ausser Abordnungen von seiten des Kriegsministeriums und des Generalinspektorates der Eisenbahnen Vertreter der beiden grossen festländischen Bahngebiete.

Gefässwagen für Weinbeförderung.

Das Ackerbauministerium hat bei den obersten Eisenbahnbehörden lebhaft die von der Südbahngesellschaft angeregte Beschaffung von 24 Stück Gefässwagen nach dem Muster befürwortet, welches probeweise bereits Dienst gethan hat. Die Einrichtung würde für die Ausdehnung der Weinbeförderung in das Ausland von wesentlichem Nutzen sein, zumal da der eigenartige innere Anstrich der Gefässe, welcher die Berührung des Weines mit den Metallwandungen ausschliesst, sich gut bewährt hat.

Elektrische Bahn Mailand-Monza.

Für Rechnung der Omnibusgesellschaft sind umfangreiche Versuche angestellt worden, welche nunmehr zu der beabsichtigten Einstellung besonderer Wagen mit Reckenzaun'schen Akkumulatoren geführt haben. Die Entfernung, welche mit der Pferdebahn in 70 Minuten durchfahren wurde, wird alsdann in 57 Minuten, der höchsten durch die Vorschriften gestatteten Schnelligkeit, zurückgelegt werden.

Trambahnen auf Sizilien.

Unter der Bezeichnung „Tramways Siciliens" hat sich in Brüssel eine Gesellschaft mit einem Kapital von 100 000 L. (in 200 Aktien zu je 500 L.) gebildet, zunächst zum Zwecke von Vorarbeiten für Eisenbahnen und Tramways.

Genua-Nervi.

Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Entwurf für eine Dampftrambahn zwischen beiden Orten genehmigt und für den Fall etwa nöthig werdender Enteignungen als im öffentlichen Nutzen liegend erklärt.

Amerikanische Mittheilungen.

Wagenbeleuchtung.

Während die prächtige Ausstattung der Personenwagen immer mehr in den Vordergrund getreten ist, hat, nach der Auslassung der „Railr. Gazette", die Beleuchtung derselben im ganzen nur geringe Fortschritte gemacht. Mit wenigen Ausnahmen hat der Reisende in den durchaus prachtvollen und bequemen Wagen eines „limited"-Schnellzuges noch heute dieselbe Schwierigkeit beim Versuch, seine Zeitung zu lesen, wie vor 10 Jahren.

Man spricht zwar viel von Anwendung der Elektrizität; aber dies System ist offenbar noch in der Kindheit bezw. im Stande des Versuchs. Gegenwärtig wird die Mehrheit der Amerikanischen Wagen thatsächlich noch beleuchtet oder — je nachdem — nicht beleuchtet, durch von der Decke herunterhängende plumpe, unschöne Petroleum- (Kerosene-) Lampen mit allen deren Mängeln, wie: qualmende und berstende Schornsteine und Schirme; üble Gerüche und Gefahr, welche die Mitführung mehrerer Gallonen entzündbaren Oels an einer Stelle mit sich bringt, von wo aus sie bei einem Unfall sich überallhin ergiessen können.

Die Ursachen dieses Stillstandes in der Wagenbeleuchtung sind nicht schwer zu finden, denn die Erfordernisse des Dienstes sind ausserordentlich schwer und die für den Zustand der Ruhe durchaus genügenden Einrichtungen sind meist entschieden ungeeignet für einen sich bewegenden Zug. Der Platz im Wagen ist sehr klein im Verhältniss zu der Zahl der gewöhnlich darin befindlichen Reisenden und muss folglich vollkommener und bei weitem schneller gelüftet werden, als ein Zimmer. Der Rauch und die erhitzte Luft von den Lampen muss durch das Dach abgeführt werden, wenn nicht die Luft in dem Wagen alsbald eine drückende werden soll. Ein kurzer offener Ventilator, welcher die Lampe mit der Aussenluft in unmittelbare Verbindung bringt, ist für eine ständige, helle Flamme nicht genügend. Ueberdies verursacht das häufige Oeffnen der Wagenthüren einen derartigen Luftzug, dass dadurch gewöhnliche Hauslampen sofort zum Erlöschen gebracht werden würden und die Fenster und Ventilatoren tragen stets ihr Theil zu den Luftströmungen im Wagen bei. Aus allen diesen Ursachen ist es bis jetzt unmöglich gewesen, eine Lampe herzustellen, welche ein durchweg befriedigendes Licht geben und die bestehenden Mängel nicht haben würde.

Es ist wahr, dass Gas mit ansehnlichem Erfolge in Amerika und in noch grösserem Massstabe in Deutschland verwendet wird und im ganzen genommen ist dies bis jetzt das befriedigendste System der Wagenbeleuchtung; aber der allgemeinen Anwendung desselben stehen gewisse Bedenken entgegen und in Betracht der Kosten des Zusammenpressens des Gases und der beschränkten Zuführung, welche am besten mittelst eines Wagens geschieht, wird es nicht so reichlich in den Wagenlampen verwendet, als es für eine ordentliche und gute Erleuchtung nothwendig wäre, und so findet man häufig, dass die mit Gas beleuchteten Wagen, wenn auch sicherer und sauberer als die durch Oel erhellten, thatsächlich keine bessere Beleuchtung und für die Reisenden weniger Anziehungskraft haben, als die Wagen mit Oelbeleuchtung, denn die Brenner geben keineswegs eine einigermassen ruhige Flamme. Wenn die Wagen mit Gas in befriedigender Weise beleuchtet werden sollen, so müssen sie Lampen haben, welche bei einem ruhigen Licht einen im Verhältniss zum verwendeten Gas hohen Grad von Helligkeit zeigen.

Es sind schon viele Versuche gemacht, eine oder die andere Art von Regenerativlampen zu diesem Zweck anzuwenden, jedoch meistens vergeblich. Diese Art Lampen beruhen sämmtlich auf der allgemeinen Grundregel der Verwendung der verbrauchten Hitze zur Vorwärmung der eintretenden Luft bezw. des Gases und erzielen daher eine Flamme von hoher Kraft. Sie sind aber, gerade ihrer Natur nach, ausserordentlich empfindlich gegen Zugluft und ähnliche Störungen, und sind nothwendigerweise von verwickelter (komplizirter) Einrichtung, auch häufig schwierig anzuzünden. Obwohl sie für örtliche Zwecke recht gute Dienste leisten, sind sie doch für den Zugdienst untauglich befunden. Unzweifelhaft kann aber eine gut eingerichtete Lampe dasselbe Licht, wie eine gewöhnliche Gasflamme, jedoch mit grösserer Annehmlichkeit und höherem Glas erzielen.

Ein grosses Hinderniss bei der Beleuchtung der Personenwagen mittelst Gas ist stets die Schwierigkeit gewesen, die für eine lange Reise erforderliche Menge in Cylindern unter dem Wagen mitzuführen, bezw. unterwegs zu ergänzen. Die Wagen müssen innerhalb des täglich zu erreichenden Bezirks der Gasanstalten gehalten werden, wodurch die Verwaltungen genöthigt sind, entweder nur besondere Züge mit Gas zu beleuchten oder die Gasanstalten zu vermehren. Die Einführung einer leistungsfähigen Generativlampe würde diese Schwierigkeiten beheben, weil es dann möglich wäre, die Wagen mit genügendem Gasvorrath für verschiedene Nächte zu versehen.

Gegen die vorstehenden Ausführungen wendet sich in der genannten Zeitung ein Herr J. C. Baigles, offenbar ein Vertreter der Pintsch'schen Gas-Patentgesellschaft, mit der Behauptung, dass allen vorher angegebenen Erfordernissen bei Anwendung der Pintsch-Gaseinrichtung genügt werde, namentlich bei der neuesten Lampe von 4 Flammen, welche zusammen in der Stunde 2½ Kubikfuss Gas verzehrten und nach photometrischen Messungen eine Lichtstärke von 35 Kerzen hätten. Diese Lampe werfe keinen Schatten, verschlechtere nicht die Luft, sondern befördere im Gegentheil die Lüftung des Wagens, und werde auch durch den stärksten Luftzug beim Oeffnen oder Schliessen von Fenstern und Thüren nicht gestört. Die Angabe, dass der Anwendung des Gases die Schwierigkeit des Transports entgegen stehe, widerlegt er durch Anführung einzelner auf Amerikanischen Bahnen schon bestehender Einrichtungen und führt schliesslich an, dass die das Pintsch-Patent besitzende Gesellschaft damit umgehe, an allen Eisenbahn-Hauptmittelpunkten des Landes Gasanstalten anzulegen. Es sei überraschend, dass das Pintsch'sche Gassystem in Amerika so wenig verstanden und geschätzt werde, während es in Europa allgemein Anwendung finde; B. führt indess auch mehrere grosse Amerikanische Bahnen an, auf denen es eingeführt ist.

Die Zeitung entgegnet hierauf, dass die 4 Flammenlampe ihr noch nicht bekannt geworden sei und wahrscheinlich erst eingeführt werden solle. Jedenfalls seien die im Gebrauch stehenden Gaslampen in den Wagen, vielleicht weil man mit dem Gas zu sparsam sei, ungenügend und dass in Europa das Gas mehr als in Amerika angewendet werde, sei dadurch zu erklären, dass dort die Züge gewöhnlich kürzere Strecken zu durchlaufen hätten, als in Amerika und dass das Publikum in Bezug auf Beleuchtung in Europa genügsamer sei.

Präjudizien.

v. O. **Das Recht, einen durch ein fremdes Grundstück gebrochenen Tunnel zu unterhalten und zu benutzen, ist im Königreich Sachsen als eine Grunddienstbarkeit anzusehen.***) Aus den Gründen: „Der bei dem Appellationsgerichtshofe (Ober-Landesgericht) zu Dresden als Lehnhof gestellte Antrag der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn, das für den Staatsfiskus erworbene Recht, unter gewissen im Eigenthum Dritter befindlichen Grundstücken Eisenbahntunnel zu haben und zu besitzen, in den betreffenden Grund- und Hypothekenbüchern zu verlautbaren, wurde vom Appellations(Ober-Landes-)gericht abgelehnt, weil dieses Recht als eine, zu dem Vortheil des Unternehmers der Eisenbahn bestehende persönliche Dienstbarkeit, welche über den Inhalt einer Grunddienstbarkeit nicht hinausgehe, angesehen werden müsse und eine solche Dienstbarkeit zu ihrer Wirksamkeit gegen dritte Eigenthümer und sonstige an dem dienenden Grundstücke dinglich Berechtigte der Eintragung im Grundbuche nicht bedürfe, deshalb aber eine entsprechende Eintragung nach § 121 der Ger.-Ordnung nicht einmal zulässig sein würde. — Das Königliche Finanzministerium beanstandete diese Auffassung des Appellationsgerichts, weil dadurch das Interesse des Staatsfiskus an der Anerkennung des fraglichen Rechts als eines dinglichen und auf alle Zeit gesicherten nicht genügend sichergestellt sei, zumal von anderen Behörden jenes Recht als ein Baurecht angesehen werde. — Das Königliche Justizministerium, um seine entscheidende Ansicht befragt, fasst jenes von mehreren Grundstücksbesitzern für sich und ihre Besitznachfolger dem Staatsfikus eingeräumte Recht als eine Grunddienstbarkeit auf, deren grundbücherliche Verlautbarung nach §§ 564, 567 und 857 B. G.-B.'s verbunden mit §§ 114 und 121 der Ger.-Ordnung weder zur Sicherung der Wirksamkeit desselben gegen Dritte erforderlich noch statthaft wäre, da der Inhalt jenes Rechts in der Benutzung eines, den besonderen Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebes entsprechend gestalteten Fahrweges durch ein fremdes Grundstück bestehe. Zwar würde die Bestellung einer Dienstbarkeit desselben Inhaltes als einer persönlichen statthaft sein, allein gegen die Ansicht des Appellationsgerichts, dass das gedachte Recht nur als eine solche persönliche Dienstbarkeit bestellt werden könne, spricht nicht nur die Bestimmung des § 656 Bürg. G.-B.'s, sondern auch der Umstand, dass dieser Auffassung zufolge im Falle der Veräusserung des Eisenbahnunternehmens einschliesslich des dazu gehörigen Immobiliarbesitzes das dem Unternehmer der Eisenbahn eingeräumte Recht auf den Erwerber nicht mit übergehen, der Eigenthümer des dienenden Grundstücks also berechtigt sein würde, dem Erwerber der Eisenbahn die fernere Benutzung des Tunnels zu untersagen. Das Bedürfniss des Verkehrs weist daher jedenfalls darauf hin, dass das Gesetz die Füglichkeit der Konstituirung des fraglichen Rechts als eines von dem Ablaufe der Zeit und dem Wechsel der Person des Eisenbahnunternehmers unabhängigen darstellt. Die Auffassung des fraglichen Rechts als eine Grunddienstbarkeit scheint aber auch dem schon bestehenden Recht zu entsprechen; denn der Staatsfiskus gilt als Eigenthümer der zu Tage liegenden Strecken der Eisenbahn, für welche in den einzelnen Ortsfluren Grundbuchfolien angelegt sind, oder, soweit dies etwa noch nicht geschehen, sicher künftig angelegt werden. Diese Eisenbahngrundstücke lassen sich als die herrschenden Grundstücke mit der Eigenschaft der Vizinität ansehen und auch an der causa perpetua fehlt es nicht, insofern das dienende Grundstück vermöge seiner natürlichen Beschaffenheit die Füglichkeit fortdauernder Ausübung der Dienstbarkeit unmittelbar gewährleistet. Zweifelhaft könnte höchstens erscheinen, welche der dem Staatsfiskus gehörigen Grundstücke, ob die an den betreffenden Tunnel unmittelbar angrenzenden, auf einem besonderen Folium eingetragenen Bahntheile, oder die mit den Hauptbahnhofsanlagen versehenen Anfangs- und Endgrundstücke, oder ob endlich die Gesammtheit der Eisenbahngrundstücke als die herrschenden Grundstücke anzusehen seien. Für die letztere Annahme spricht der Umstand, dass der durch den Tunnel gewährte Vortheil nicht einzelnen Theilen, sondern dem gesammten Komplex der Eisenbahngrundstücke zu Gute kommt, sowie die Analogie, wonach im Zweifel als das Subjekt, dem ein Prädialservitut zusteht, der Komplex derjenigen Grundstücke zu verstehen ist, welche als ein Ganzes bewirthschaftet werden. Darauf, dass das Gesammtareal der Eisenbahn nach den einzelnen Ortsfluren in eine Mehrheit formell selbständiger Grundstücke zerlegt ist, kommt es nicht an. Wollte man aber selbst hierauf Gewicht legen, so würde man doch immer zu dem Ergebnisse kommen, dass jedes dieser Einzelgrundstücke das herrschende (praedium dominans) sei." (Beschl. des Kgl. Sächsischen Justizministeriums vom 20. Januar 1878; Wengler, Archiv. Bd. IX. S. 801.)

*) Erst jetzt zur Publikation gelangt. Die Red.

Bücherschau.

Der technische Telegraphendienst mit spezieller Berücksichtigung des Fernsprechwesens bei den vereinigten Verkehrsanstalten des Reichs-Post- und Telegraphengebiets. Bearbeitet und herausgegeben von Raddatz, Telegraphendirektor. Mit 67 erläuternden Abbildungen im Text. Dritte Auflage. Frankfurt (Oder), Druck und Verlag der Königlichen Hofbuchdruckerei Trowitzsch & Sohn, 1888.

Das vorgenannte Buch bezweckt, den Beamten der sogenannten vereinigten Verkehrsanstalten des Reichs-Post- und Telegraphengebiets, welche bestimmungsgemäss nicht nur den technischen Telegraphendienst wahrnehmen, sondern auch imstande sein müssen, bei dem Vorkommen von Betriebsstörungen und sonstigen technischen Mängeln die Ermittelung und Beseitigung derselben selbst herbeizuführen, dasjenige Lehrmaterial zur Verfügung zu stellen, welches zur Erfüllung der in Frage kommenden Pflichten und Aufgaben wünschenswerth ist. Die strenge Beschränkung, welche der Herr Verfasser sich damit auferlegt hat, dürfte zweifellos im Interesse derjenigen Beamten liegen, für welche das Werk bestimmt ist, für weitere Kreise dagegen nicht ganz so vortheilhaft sein, da die Kenntniss des Telegraphenwesens vorausgesetzt wird und durch das Buch erforderlichenfalls nur wieder aufgefrischt werden soll. Im allgemeinen scheint der Herr Verfasser das Richtige getroffen zu haben, was sich vielleicht auch daraus ergeben möchte, dass seit dem Jahre 1885 bereits die dritte Auflage seines Buches nothwendig geworden ist. Dieselbe unterscheidet sich von der vorhergehenden insbesondere durch die Berücksichtigung des Fernsprechwesens, welches in neuerer Zeit einen so bemerkenswerthen Aufschwung genommen hat. Die Sprache zeichnet sich durch Klarheit und Schlichtheit aus; der Text ist in wünschenswerthem Umfange durch Abbildungen erläutert. Der Preis des 119 Seiten umfassenden Buches beträgt 2,25 *M.*

Verschiedenes.

Preisausschreiben, betreffend Bremsen für Fasswagen.

Etwa ein Sechstel der ganzen Strassenoberflächen Berlins ist bereits mit Asphaltpflaster versehen, das sich in den Kreisen der Bevölkerung zwar grosser Beliebtheit erfreut, jedoch auch seine ganz eigenartigen Uebelstände für Fuhrwerksbesitzer mit sich bringt, da infolge dieses glatten Pflasters die Unfälle durch Zusammenfahren und Ueberfahren sich erheblich vermehrt haben.

Wie auf anderen Gebieten der Technik, so macht sich auch jetzt hier im Verkehrswesen die eigene Erscheinung bemerkbar, dass ein Fortschritt auf einem Spezialgebiet eine Verbesserung auf einem anderen zur nothwendigen Folge hat. Es haben sich nämlich drei der grössten Brauereien Berlins, in dem Bestreben, die gedachten Unfälle nach Möglichkeit zu vermindern, vereint und gemeinsam **1500** *M.* als Preise für die besten Bremsvorrichtungen an sogen. Berliner Fasswagen ausgesetzt.

Der Endzeitpunkt für Einreichung von Preisarbeiten ist auf den 1. Mai 1889 festgesetzt und zwar sind Bewerbungen bei dem Centralbüreau der Deutschen Allgemeinen Ausstellung für Unfallverhütung, Berlin SW., Kochstrasse 3, anzumelden.

Ohne hier näher auf Einzelheiten der Sache einzugehen, sei nur angedeutet, dass die betreffenden Bremsvorrichtungen möglichst an Fassbierwagen angebracht und während der Ausstellung an einem noch bekannt zu machenden Tage in Wirksamkeit vorgeführt werden sollen und werden auch blosse Modelle zum Wettbewerb zugelassen.

Derjenigen Bremsvorrichtung, welche den Bedingungen am meisten entspricht und einen kostspieligen Umbau der Fass-Bierwagen der gewöhnlichen Konstruktion nicht erforderlich macht, soll der erste Preis von 1000 *M.* zuerkannt werden, wohingegen der nächst besten, bezw. der Vorrichtung, welche den Bedingungen entspricht, aber einen Umbau der Wagen erfordert, der zweite Preis von 500 *M.* zuerkannt werden soll.

Die Preise für die zu lösende Aufgabe sind als verhältnissmässig hoch bemessen zu bezeichnen, so dass auf eine rege Betheiligung an diesem Wettbewerbe dann wohl zu rechnen sein wird, wenn die Preisausschreibung nur zeitig zur Kenntniss der betheiligten Kreise gelangt. Es sei hier noch hinzugefügt, dass die Lösung der Frage auch für andere Fuhrwerksbetriebe, namentlich Pferdebahnen, nicht ohne Bedeutung ist. Das Streben der Fachtechniker geht seit einiger Zeit besonders dahin, die beim Bremsen der Fahrzeuge zu vernichtende lebendige Kraft thunlichst aufzuspeichern, also etwa zum Spannen von Federn zu benutzen, damit man in der Lage ist, die aufgespeicherte Kraft bei dem nächsten Anziehen der Pferde wieder zur Wirksamkeit kommen zu lassen, denn das Anziehen schwerer Wagen ist für die Pferde im höchsten Grade verderblich und manche derselben werden dadurch in verhältnissmässig kurzer Zeit kreuzlahm, so dass sie für den grossartigen und regen Verkehr, wie er gerade auf glatten Fahrstrassen stets vorhanden ist, ganz untauglich werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Die in unserer Bekanntmachung vom 17. d. Mts. erwähnte Aufhebung der für die Stationen der Sächsischen Staatsbahnstrecke Dresden-Elsterwerda in den Leichen-, Fahrzeug- und Viehtarifen der Preussischen Staatsbahnverkehre Berlin-Frankfurt a/M. und Berlin-Hannover noch enthaltenen direkten Sätze erfolgt nicht schon am 1., sondern erst am 15. März d. J.

Erfurt, den 31. Januar 1889. (304)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehung ist der Gesammtverkehr in der Strecke Dolina-Wygoda (nordöstliche Linien) am 26. d. Mts. voraussichtlich auf 3 Tage eingestellt.

Hiervon beehren wir uns mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung ergebenst Mittheilung zu machen.

Wien, den 29. Januar 1889. (305)
Die Verkehrsdirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Der infolge Schneeverwehung am 29. Januar l. J. eingestellte Verkehr auf allen Linien der im Betriebe der Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Kolomeaer Lokalbahnen wurde mit den ab Sopór eingeleiteten Zügen Nr. 805 und 836/810 am 30. Januar l. J. wieder aufgenommen.

Lemberg, den 31. Januar 1889. (306)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Der am 29. Januar l. J. wegen Schneeverwehungen eingestellte Verkehr auf der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Linie Hatna - Kimpolung der Bukowinaer Lokalbahnen wurde am 31. Januar l. J. mit den Zügen 501 und 502 wieder aufgenommen.

Lemberg, am 30. Januar 1889. (307)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Der am 30. Januar l. J. eingestellte Verkehr auf der im Betriebe der Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Eisenbahn Lemberg - Belzec (Tomaszów) wird nach Beseitigung der Schneehindernisse am 2. Februar 1889 wieder aufgenommen.

Lemberg, den 1. Februar 1889. (308)
Die Betriebsdirektion.

4. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar cr. n. St. tritt ein Spezial - Exporttarif für Getreide etc. zum überseeischen Export von Rybinsk der Rybinsk-Bologoje Bahn nach Königsberg und Pillau und von Twer der Nikolai Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel über Ostaschkowo-Rschew-Wiasma-Brest-Grajewo in Kraft. Tarife sind demnächst käuflich à 10 ₰ auf den Empfangsstationen zu beziehen.

Die Direktion (309)
der Ostpreussischen Südbahn.

Main - Neckar - Bahn. Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. ab wird die diesseitige Station Sprendlingen mit Eil- und Frachtgutsätzen von 11.95 Frcs. pro 100 kg bezw. 49,53 Frcs. pro 1000 kg für Antwerpen tr. in das Belgisch - Südwestdeutsche Tarifheft IXa (Verkehr mit Belgischen Seehäfen) einbezogen.

Darmstadt, den 30. Januar 1889. (310)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass - Lothringen.) Am 1. Februar d. J. kommt ein Ergänzungsblatt zu Theil II zur Einführung. Dasselbe enthält ermässigte Frachtsätze auf der Französischen Strecke für den Verkehr mit Is-sur-Tille. Gratis.

Strassburg, den 31. Januar 1889. (311)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Verkehr von Station Vietz des Direktionsbezirks Bromberg nach Hamburg B. für zum Export bestimmte Sendungen von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke usw. bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge ein Ausnahme-Frachtsatz von 1,39 ℳ für 100 kg in Kraft.

Altona, den 2. Februar 1889. (312)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Italienischer Verband. Am 15. Februar d. J. tritt zum Kohlen-Ausnahmetarif Deutschland - Italien vom 1. August 1888 ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Frachtermässigungen für eine Anzahl Italienischer Stationen, neue Italienische Stationen und Berichtigungen. Der Nachtrag wird von unserer Drucksachen-Kontrole unentgeltlich verabfolgt.

Strassburg, den 31. Januar 1889. (313)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass - Lothringen.) Am 1. Februar d. J. tritt der 4. Nachtrag zu dem Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von Rheinisch - Westfälischen Stationen nach Belfort transit in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für Kalscheuren. Gratis.

Strassburg, den 26. Januar 1889. (314)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Lokal - Güterverkehr der K. Württb. Staatseisenbahnen. Mit Geltung vom 1. Februar d. J. an kommen für die Beförderung von Salz von Hall und Wilhelmsglück nach Crailsheim und Nördlingen transit ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Stuttgart, den 1. Februar 1889. (315)
Generaldirektion der K. Württb. Staatseisenbahnen.
Für den Präsidenten:
Wrede.

Im Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg treten mit sofortiger Gültigkeit neue bezw. ermässigte Tarifsätze zwischen Braunschweig (Staatsbhf.) und Broistedt, Hoheneggelsen, Garbolzum, Bettmar und Hildesheim in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Magdeburg, den 1. Februar 1889. (316)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg. Am 15. Februar d. J. werden die an der Neubaustrecke Rogasen-Wongrowitz des Direktionsbezirks Bromberg gelegenen Stationen Runowo und Wongrowitz in den Staatsbahn - Güterverkehr Elberfeld-Bromberg aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen nähere Auskunft.

Elberfeld, 31/1. 89. (317)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Theil II des Westdeutschen Verbands - Gütertarifes, enthaltend die besonderen Bestimmungen usw., ist ein sofort gültiger Nachtrag herausgegeben, welcher in den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden kann.

Hannover, den 30. Januar 1889. (318)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Tarif folgende „Besondere Bestimmung zu § 50 des Betriebsreglements" aufgenommen:

„Im Verkehr nach Hamburg B. und Hamburg H. müssen allen unter Zollverschluss — Raumverschluss — abzufertigenden Wagenladungen seitens der Versender Frachtbriefe in doppelter Ausfertigung mitgegeben werden, von denen das mit ‚Duplikat' bezeichnete Stück sämmtliche Angaben des Originalfrachtbriefes wörtlich enthalten muss."

Erfurt, den 31. Januar 1889. (319)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr über den Gotthard, den Brenner und Pontebba. Für den Verkehr metallurgischer Erzeugnisse von Deutschen Stationen nach Italien ist ein Auszug aus dem Deutsch - Italienischen Gütertarife vom 1. August 1888 aufgelegt worden. Dieser Auszug enthält sämmtliche auf den metallurgischen Verkehr nach Italien bezügliche Bestimmungen, Waarenverzeichnisse, Zollbehandlungs- und Frachtentabellen und ist von unserer Drucksachenkontrole zum Preise von 2,50 ℳ zu beziehen.

Strassburg, den 26. Januar 1889. (320)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin - Sächsischer Verband. Am 1. Februar d. J. treten Ermässigungen der im Berlin - Sächsischen Verbands-Gütertarife enthaltenen Entfernungen und der Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. im Verkehre zwischen Zittau (S. Stb.) und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ein.

Näheres hierüber ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 31. Januar 1889. (321)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. I.

Beiblatt zu Nr. 10 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 6. Februar 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Verkehr zwischen Frankfurt a. M.-Hafen und Sachsenhausen-Hafen. Mit dem 1. Februar cr. treten nachstehende Bestimmungen in Kraft:

Für Wagenladungssendungen zwischen Frankfurt a. M.-Hafen (rechtsmainisch), welche daselbst
auf den Lagerplätzen,
oder in den Lagerhäusern gelagert haben, bezw. zur Lagerung daselbst gebracht werden,
oder von Schiff in die Eisenbahnwagen bezw. von Eisenbahnwagen ins Schiff verladen werden einerseits
und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen-Hafen andererseits, sofern dieselben in einen der genannten Häfen zur Entladung kommen,
wird erhoben:

	allgem. Wagenl.-Klassen	Spezialtarife I.	II.	III.
a) an Platzfracht und Ueberfuhrgebühr für Güter der	13,00 *M.*	10,00 *M.*	7,00 *M.*	
b) für Rechnung der Stadt Frankfurt a. M. an Werftgleisegebühr	1,00 „	0,80 „	0,60 „	

für den Wagen.

Frankfurt a/M., den 31. Januar 1889. (322)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Der Verkehrsumfang des am 1. Februar d. J. in Kraft tretenden neuen Gütertarifs ist durch Einbeziehung der Stationen der Dahme-Uckroer Eisenbahn für den Verkehr mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg erweitert worden.

Ferner treten am 1. Februar d. J. direkte Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriquetts im Verkehr zwischen Gr.-Weissand und Neuwegersleben einerseits und Berlin, Anh.-Dresd. Bahnhof andrerseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 30. Januar 1889. (323)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr zwischen Basel Bad Bahn und verschiedenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn treten am 1. Februar cr. anderweite ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unser Gütertarifbüreau sowie die Güterverwaltung Basel.

Karlsruhe, den 29. Januar 1889. (324)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Mit Gültigkeit vom 5. Februar l. J. werden die Badischen Stationen Josefslust und Säckingen in den Roheisenverkehr mit Rodingen aufgenommen. Es ist demnach das Tarifheft 6 des Theils II vom 1. Februar 1885 auf Seite 18, wie folgt, zu ergänzen:

Rodingen	km	Route	pro 1000 kg Mark
Josefslust .	490	E. K.	12,01
Säckingen .	406	E. H.	10,11

Köln, den 4. Februar 1889. (325)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinischer Nachbar-Verkehr. Zu den vom 1. Januar 1889 ab gültigen Heften 3 und 4 des Gütertarifs ist ein Berichtigungsblatt erschienen. Soweit durch dasselbe Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 20. März d. J. in Kraft.

Das Nähere ist in unserem hiesigen Geschäftslokale, sowie bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 3. Februar 1889. (326)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Gültigkeit ab 1. Februar l. J. wird für den Verkehr zwischen Sprottau und Stuttgart ein Frachtsatz des widerruflichen Ausnahmetarifs F b für Mehl von 3,08 *M.* pro 100 kg zur Einführung gebracht.

München, den 31. Januar 1889. (327)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.
Schnorr.

Deutsch - Westösterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Am 15. Februar d. J. treten die Frachtsätze der auf Ungarischem Gebiet gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, einschliesslich der Station Szombathely (Steinamanger) in Kraft, und wird das Ergänzungsblatt zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1 und 2, vom genannten Tage ab aufgehoben.

Berlin, den 30. Januar 1889. (328MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1888 für die Beförderung von Steinkohlen etc. zum Ortsverbrauch in Sendungen von mindestens 50 000 kg aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach den Stationen Bremen, Bremerhafen, Burg-Lesum, Geestemünde, Harburg, Hittfeld und Vegesack (Grohn-) finden vom 1. Februar d. J. ab unter denselben Bedingungen auch im Verkehre nach den Stationen Blumenthal, Farge und Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn Anwendung.

Hannover, den 1. Februar 1889. (329)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Petroleumverkehr aus Russland nach Oesterreichischen und Deutschen Stationen via Brody und via Podwoloczyska. Mit 15. März 1889 gelangen ausser den in den direkten Spezialtarifen für Mineralöle etc. ab Soljanaja-Pristan, Station der Grjasi-Zarizyner Eisenbahn, nach Oesterreichischen und Deutschen Stationen via Orel-Kiew-Brody respektive Podwoloczyska vom 1. Dezember 1887 enthaltenen Frachtsätzen zu Gunsten der Russischen Bahnen Uebergabsgebühren im Betrage von 2 R. 14 Kop. pro Wagen zur Einhebung.

Wien, den 27. Januar 1889. (330)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verkehr via Steinbrück-Sissek-Siekovac. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. März 1889 tritt ein Tarif für den direkten Eilgut- und Frachtgutverkehr zwischen Stationen der K. K. Bosnabahn und der Station Siekovac-Brod der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft einerseits und den Stationen Wien (Südbahnhof), Wien (Matzleinsdorf), Graz und Sopron (Oedenburg) der K. K. priv. Südbahngesellschaft, sowie der Station Wien (Hauptzollamt) der Wr. Verbindungsbahn andererseits in Kraft.

Die Frachtsätze dieses Tarifes werden nur bei offener Saveschifffahrt zur Anwendung gelangen.

Durch vorbenannten Tarif wird der ab 15. Juli 1885 gültige Tarif für den direkten Eilgut- und Frachtgutverkehr via Steinbrück-Sissek-Siekovac zwischen Stationen der K. K. Bosnabahn einerseits und den vorstehend genannten Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der Wr. Verbindungsbahn andererseits, sammt dessen Nachtrag I vom 1. Juli 1887 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes können durch die kommerzielle Direktion in Wien, die Betriebsdirektion in Budapest, die Betriebsdirektion der I. K. K. priv- Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und die Direktion der K. K. Bosnabahn, sowie im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen käuflich bezogen werden.

Budapest u. Wien, am 1. Febr. 1889.
Die Generaldirektion (331)
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Für Töpfer- und Steingutwaaren, ordinäre, verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Znaim Oe. N. W. B. } transit
nach Tetschen Oe. N. W. B./ } nach dem
Bodenbach St. E. G. } Auslande.
Berechnung der Frachtsätze der Klasse II. A und B.
Wien, am 30. Januar 1889. (332)
Die Betriebsdirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung von Produkten, Farben, Oelen, Lacken, Glas etc. Die im Rechnungsjahre 1889/90 erforderlichen 150 Buch Blattgold, 14000 kg Bleiweiss, 6250 kg Asphaltlack, 2000 kg Terebine, 9000 kg Terpentinöl, 60000 kg Leinöl, 100 kg Schwämme, 850 kg Schmirgel, 8000 Bogen Sand- etc. Papier, 52500 Bogen Schmirgelleinen und 3100 qm Glas sollen in mehreren Loosen verdungen werden.

Die zu benutzenden Angebotsformulare und die massgebenden Bedingungen sind gegen Einsendung von 30 ₰ vom diesseitigen Materialienbüreau in Magdeburg, Fürstenwallstrasse Nr. 10, zu beziehen und können hier auch eingesehen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am

Montag, den 25. Februar 1889, Vorm. 11 Uhr

statt. Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. März 1889.

Magdeburg, den 22. Januar 1889. (333)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an Papier-, Schreib- und Zeichenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1889 bis 31. März 1890 soll von der unterzeichneten Direktion im Wege des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens vergeben werden.

Die Angebote sind bis Dienstag, den 26. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr mit der Aufschrift

„Lieferungsangebot auf Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien"

an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe Nr. 23, versiegelt und portofrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11 Uhr im Geschäftszimmer unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr. 39, statt. Daselbst liegen auch die Bedingungen mit den Bedarfsnachweisungen zur Einsichtnahme aus und können dieselben von dort gegen Einsendung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 29. Januar 1889. (334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Herstellung eines mit Signalsicherung verbundenen Weichenstellwerkes für 4 Weichen mit 5 Hebeln auf Bahnhof Alt-Boyen soll vergeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert ihre Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei und versiegelt bis zum 15. Februar d. J. Vormittags 10 Uhr an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Angebote wird zu vorstehendem Termin in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Bieter im Zimmer Nr. 16 des hiesigen Verwaltungsgebäudes erfolgen.

Die Verdingungsunterlagen können von unserem technischen Büreau gegen 50 ₰ Schreibgebühren bezogen werden.

Lissa i/P., den 27. Januar 1889. (335)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1889 bis 1. April 1890 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 18. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 25. Januar 1889. (336)
Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 11. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch.
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Februar 1889.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1887/88.

Von der, im Reichseisenbahnamte bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands ist der, das Betriebsjahr 1887/88 betreffende Band — der achte dieses stattlichen Werkes — gleichzeitig mit dem siebenten Bande der übersichtlichen Zusammenstellung der wichtigsten Angaben aus jener Statistik für die Betriebsjahre 1886/87 und 1887/88 unlängst erschienen,*) und mit derselben lebhaften Genugthuung, mit welcher wir bereits seit Jahren dieses werthvolle, lehrreiche und umfassende Material der Aufmerksamkeit unserer Leser empfohlen haben, begrüssen wir auch diese neuesten Veröffentlichungen. Dieselben schliessen sich den früheren Jahrgängen im allgemeinen in unveränderter Form an; anstatt der, dem vorhergehenden Jahrgange als Anhang beigegebenen graphischen Darstellung bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues sind dem diesjährigen jedoch graphische Darstellungen über den Personenverkehr und über die Einnahme aus demselben, welche auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge, sowie nach Prozenten in Bezug auf die einzelnen Wagenklassen ermittelt sind, beigefügt.

Es ist zweifellos, dass die Bedeutung dieser Statistik von Jahr zu Jahr zunimmt, je mehr der Bau neuer Eisenbahnen seinem Ende entgegengeht und je mehr die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse den Schwerpunkt des Eisenbahnwesens bilden. Bis auf weiteres wird freilich noch auf eine Vermehrung der Bahnen Deutschlands, meist durch Strecken untergeordneter Bedeutung, zu rechnen sein; allein es ist wohl nur eine Frage der Zeit, wann die Herstellung auch solcher Bahnen aufhören wird vortheilhaft zu erscheinen, wie es von den Hauptbahnen bekanntlich im allgemeinen bereits anzunehmen ist. Je mehr wir uns also einem derartigen Beharrungszustande der Eisenbahnen (natürlich „cum grano salis" zu verstehen!) nähern, um so wichtiger werden die Lehren, welche die Statistik bezüglich der Sparsamkeit des Betriebes in beredten Zahlen predigt. In dieser Richtung, d. h. in einer vernunft- und sachgemässen Hinwirkung auf eine thunlichste Herabminderung der Betriebskosten wird die Thätigkeit des Eisenbahnfachmannes sich in der Folgezeit vielleicht noch mehr als bisher schon zu bewähren haben. Um aber dieser, zwar interessanten, jedoch schwierigen Aufgabe gerecht werden zu können, ist das Studium der mit unendlicher Sorgfalt zusammengestellten statistischen Tabellen des Reichseisenbahnamtes kaum zu entbehren. Die Sprache dieser ziffernreichen Blätter ist allerdings nicht mühelos zu erlernen, und die Nutzanwendung derselben erfordert eine massvolle Vorsicht, damit die bekannte Zweischneidigkeit der Statistik sich nicht in unliebsamer Weise bemerkbar macht. Insbesondere muss hierbei der Zusammenhang des Ganzen stets genau beachtet werden, da in dem Eisenbahnwesen die mannigfaltigen technischen und wirthschaftlichen Einzelheiten einander, vielleicht mit bedeutungsvollerer Tragweite als in anderen Fachgebieten, bedingen. Sparsamkeit an einer Stelle kann anderweitige unverhältnissmässige Kosten, wohlüberlegter Aufwand aber unter Umständen sehr wesentliche Ersparnisse herbeiführen!

Die vielseitigen, hierbei in Frage kommenden Gesichtspunkte können in ihren Einzelheiten, sobald die Verhältnisse einen gewissen Umfang gewonnen haben, von einer Person nicht mehr beherrscht werden. Durch eine zweckmässige Organisation muss daher darauf hingewirkt werden, dass dasjenige Material, welches zur Beurtheilung und Feststellung der für die Verwaltung einer Eisenbahn massgebenden Grundsätze

*) Berlin 1888. Druck und Kommissionsverlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei, Kochstrasse 68—70.

erforderlich ist, der betreffenden leitenden Stelle ohne Schwierigkeit, gewissermassen von selbst, zufliesst. In dieser Hinsicht gewährt die Statistik des Reichseisenbahnamtes eine ganz vortreffliche Hilfe. Der durch dieselbe stets nahe gelegte Vergleich mit anderen Bahnen regt überdies an, die von den eigenen Wahrnehmungen etwa abweichenden Ergebnisse derselben zu ergründen und ein derartig vertieftes Studium wird in erwünschter Weise zur Einführung von Verbesserungen und Neuerungen beitragen, welche in dem vielgestaltigen und wechselvollen Verkehrsleben mit ganz besonderem Entgegenkommen behandelt werden müssen.

Erwägungen der vorstehend angedeuteten Art, aber nicht minder auch das Bedürfniss nach einem raschen Ueberblicke über die thatsächlich erzielten Fortschritte der Eisenbahnen hinsichtlich ihres Umfanges, Leistungsvermögens usw. sind die erklärlichen Ursachen, dass dem alljährlichen Erscheinen der Statistik des Reichseisenbahnamtes nicht allein in der Fachwelt, sondern auch in zahlreichen an dem Verkehrsleben betheiligten Kreisen mit Interesse entgegengesehen wird. Mit Befriedigung erkennt man aus jedem neuen Jahrgange dieser Zusammenstellungen, dass die Eisenbahnen ebensowohl durch ihre direkte Vermittelung des Verkehrs, wie durch ihre Inanspruchnahme von Industrie, Gewerben usw. einen an Bedeutung stets wachsenden und in seiner zukünftigen Entwickelung kaum übersehbaren Einfluss auf die Kulturbestrebungen der Gegenwart gewinnen.

Die Eigenthumslänge der normalspurigen Deutschen Eisenbahnen betrug am Ende des Betriebsjahres 1887/88 rund 39 157 km, von welchen die im Deutschen Reichsgebiete selbst befindlichen 39 082 km sich auf einen Flächenraum von 540 596 qkm mit 47 540 323 Einwohnern vertheilten; die Länge der bezeichneten Bahnen entsprach also damals beinahe dem rund 40 070 km betragenden Umfange des Erdäquators. Vergleichsweise sei hierzu angeführt, dass am Ende des Jahres 1886 Frankreich bei einer Grundfläche von 528 855 qkm etwa 33 319 km und England bei einer Grundfläche von 314 951 qkm etwa 31 111 km, ferner am Anfange des Jahres 1888 die Vereinigten Staaten von Nordamerika bei einer Grundfläche von 9 068 272 qkm etwa 242 492 km Eisenbahnen besassen. In den angegebenen Zeiten waren somit durchschnittlich auf je 100 qkm Grundfläche in Deutschland 7,23 km, in Frankreich 6,30 km, in England 9,88 km und in den Vereinigten Staaten 2,67 km Eisenbahnen vorhanden.

Bei der Betrachtung solcher Ziffern werden die Gedanken unwillkürlich nach verschiedenen Seiten abgelenkt. Mit Staunen erwägt man einerseits, welche grossartige Fülle geistiger und physischer Kraft erforderlich gewesen ist und dauernd erforderlich ist, die zahlreichen Anlagen und Einrichtungen der Eisenbahnen zu verwirklichen und betriebsfähig zu erhalten, und mit nicht minderem Staunen schweifen die Gedanken in das lebensvolle Gebiet des Verkehrs, welcher sich über die Schienenstrassen bewegt. Nicht nur die Begriffe von Zeit und Raum sind durch dieselben im Laufe der Zeit völlig andere geworden, sondern auch die Umwälzung fast aller in Frage kommenden Verhältnisse ist eine so vollkommene, dass das gegenwärtige Geschlecht sich kaum noch eine richtige Vorstellung von den Verkehrszuständen vor der Zeit der Eisenbahnen zu bilden vermag. Seither waren in Deutschland bis zum Ende des Betriebsjahres 1887/88 schon 6 613 Stationen entstanden, welche die natürlichen Mittelpunkte des modernen Verkehrslebens sind. Unter der Annahme einer gleichmässigen Vertheilung derselben auf die Grundfläche würde auf jede dieser Stationen ein Gebiet von 81,75 qkm entfallen; aber mit jedem Jahre vermindert sich diese Fläche durch die Einrichtung neuer Stationen, ein handgreiflicher Beweis für das Bedürfniss der Bevölkerung, der Wohlthaten des Eisenbahnwesens thunlichst unmittelbar theilhaftig zu werden. Die Begrenzung dieses Bedürfnisses wird natürlich wandelbar und nach Massgabe der fortschreitenden Verkehrsentwickelung von verschiedenen Gesichtspunkten aus zu beurtheilen sein; dieselbe wird im grossen und ganzen als ein Gradmesser für die wirthschaftliche und intellektuelle Leistungsfähigkeit der Bevölkerung anzusehen sein.

Für die Handhabung des Dienstes auf den normalspurigen Eisenbahnen haben den Deutschen Eisenbahnverwaltungen am Ende des in Rede stehenden Betriebsjahres 12 811 Lokomotiven, 23 703 Personenwagen, 518 526 Gepäck- und Güterwagen, sowie 1 587 Postwagen zur Verfügung gestanden. Mit Ausnahme der letzteren, welche der Postverwaltung gehören, hat die Beschaffung dieser Betriebsmittel die ungeheure Summe von 1 516 099 949 *M.* erfordert; es ist dies mehr als der siebente Theil des gesammten, auf 9 902 146 949 *M.* berechneten Anlagekapitals der Deutschen Bahnen. Unter der Annahme, dass sämmtliche Personenwagen in vollbesetztem Zustande in Bewegung gebracht werden könnten, würden in denselben 1 016 377 Personen gleichzeitig zu befördern sein, während unter gleicher Voraussetzung die Gepäck- und Güterwagen eine Gesammttragfähigkeit von 2 489 819 t besassen. In Wirklichkeit sind während des Betriebsjahres 1887/88 jedoch 315 991 747 Personen und 178 814 667 t befördert und hierbei 8 707 769 430 Personenkm und 18 648 653 501 tkm geleistet worden. Zu diesem Behufe haben die Lokomotiven auf den Deutschen Bahnen im ganzen 407 299 678 km, also vergleichsweise beinahe 10 165 mal die Länge des Erdäquators, zurückgelegt.

Mit besonderem Interesse erkennt man aus der Statistik die unausgesetzte Sorge der Eisenbahnverwaltungen für die der Sicherheit des Betriebes gewidmeten Einrichtungen, denn verhältnissmässig rasch vermehren sich u. a. die Rad- und Gleistaster zur Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge, die Sicherungswerke zur mechanischen und elektrischen Verbindung der Signal- und Weichenhebel, die Signalhäuser (Thürme) für Weichen- und Sicherungsstellwerke, die mit durchgehenden Bremsen versehenen Betriebsmittel, der Oberbau aus Stahl usw. Es liegt wohl nahe, im Zusammenhange hiermit darauf hinzuweisen, dass im Laufe des Betriebsjahres 1887/88 nicht nur die Zahlen der Unfälle, sondern auch die Zahlen der verunglückten Personen sich im Vergleiche zu dem vorhergehenden Jahre sehr erheblich vermindert haben. Beispielsweise sind in letzterem 3 641, in dem Jahre 1887/88 aber nur 2 521 Entgleisungen, Zusammenstösse und sonstige Unfälle vorgekommen, und in denselben Zeiten hat sich die Zahl der getödteten Personen (ausschl. der Selbstmörder) von 520 auf 463 (darunter 286 bezw. 267 Bahnbeamte und Bahnarbeiter) und die Zahl der verletzten Personen von 3 074 auf 1 797 (darunter 1 453 bezw. 999 Bahnbeamte und Bahnarbeiter) verringert. Zu beachten ist hierbei, dass die Zahl der beförderten Züge und Personen dauernd zunimmt; die vermehrte Sicherheit tritt daher noch schärfer in den folgenden, nach einheitlichem Massstabe berechneten Angaben hervor:

Art der Berechnung	Getödtete und verletzte Personen im Betriebsjahre	
	1886/87	1887/88
Auf je 1 000 000 durchfahrene Zugkilometer	12,39	6,99
„ „ 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art	0,33	0,17
„ „ 10 000 Züge aller Art . . .	6,49	3,55

Derartige Zahlen sprechen mit einer, auch für Laien verständlichen Deutlichkeit und sind ein rühmliches Zeugniss für die mühevollen Bestrebungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, auf eine thunlichste Einschränkung der mit dem Eisenbahnbetriebe nun einmal verbundenen Gefahren hinzuwirken.

Die hohe Bedeutung, welche das Eisenbahnwesen in sozialer Beziehung gewonnen hat, ergibt sich u. a. auch aus der grossen Zahl der in demselben beschäftigten Personen. Im Laufe des Betriebsjahres 1887/88 haben rund 343 400 Beamte und Arbeiter, der Zahl nach etwa 10 Deutsche Armeekorps, im Dienste der Deutschen Eisenbahnen gestanden, d. h. von durchschnittlich 140 Personen war je einer Beamter oder Arbeiter der Eisenbahnverwaltungen. Die vielseitigen Einwirkungen, welche dieses kolossale Eisenbahnheer auf die sozialen Verhältnisse auszuüben vermag, lassen sich in allen Einzelheiten kaum verfolgen; immerhin aber ist unschwer zu erkennen, dass dasselbe für die wirthschaftliche Existenz vieler — namentlich gewerblicher und industrieller — Kreise von wesentlicher Bedeutung geworden ist. Wir erinnern hierbei nur an die grossen Stationen und Eisenbahnwerkstätten, durch deren Verlegung unter Umständen der wirthschaftliche Ruin der betreffenden Ortschaften herbeigeführt werden könnte. Im übrigen sei noch hervorgehoben, dass die Vereinigung eines so zahlreichen Personals schon frühzeitig die Anregung zu mannigfachen Wohlfahrtseinrichtungen für dasselbe gegeben hat, deren gesetzmässige Regelung neuerdings bekanntlich einen bemerkenswerthen Antheil des sozialen Reformprogramms bildet. Von derartigen Wohlfahrtseinrichtungen waren bei den Deutschen Eisenbahnen am Ende des Betriebsjahres 1887/88 im ganzen 319 Pensions-, Unterstützungs-, Kranken- und Sterbekassen mit einem Vermögensstande von 105 499 471 *M.* vorhanden.

Der wichtigste Punkt aller Eisenbahnen ist selbstverständlich das finanzielle Ergebniss. Dasselbe betrug bei den Deutschen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1887/88 in der Einnahme 1 091 806 156 *M.* und in der Ausgabe 586 364 762 *M.*, so dass ein Ueberschuss von 505 441 394 *M.* oder von 46,29 pCt. der Einnahme verblieb.

Mit den vorstehenden, im wesentlichen zufälligen Betrachtungen, zu welchen uns die hervorgehobenen Zahlen bei flüchtigem Durchblättern der Statistik des Reichseisenbahnamtes angeregt haben, geben wir derselben, unter dem Vorbehalte einer systematischeren und eingehenderen Erörterung der wichtigsten Einzelheiten, zunächst gern das Geleit in die Oeffentlichkeit. Möge die grosse Mühe, welche auf die Herstellung dieses Werkes verwendet wird, dadurch belohnt werden, dass dasselbe eifrig studirt wird und dass die Ergebnisse dieses Studiums dazu beitragen, die Deutschen Eisenbahnen zum Wohle der Allgemeinheit nicht minder, wie zu ihrem eigenen Ruhme stets tüchtiger und vollkommener auszugestalten!

K—e.

Die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1887/88.

Die Gesammtlänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen mit normaler Spurweite (einschl. der Wilhelmshafen-Oldenburger und des Preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn) betrug am Schlusse des Betriebsjahres 22 466,22 km gegen 21 338,05 km am Schlusse des Vorjahres. Dazu kommen noch die im Besitze des Staates stehenden Schmalspurbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenrevier in einer Gesammtlänge von 103,37 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr in einer Gesammtlänge von 200,06 km.

Als Hauptbahnen wurden 18 024,70 km, als Nebenbahnen 4 656,64 km betrieben.

Das statistische Anlagekapital beträgt insgesammt 5 992 063 309 *M.*, mithin für 1 km 267 281 *M.* Für die Ertragsrechnung kommen nach Verhältniss der während des Betriebsjahres thatsächlich verflossenen Betriebszeit nur 5 951 619 614 *M.* in Betracht.

Auf den für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen waren vorhanden: 2 132 Bahnhöfe (1886/87 2 102), 718 Haltestellen und 523 Haltepunkte.

Erwähnenswerthe Aenderungen in der äusseren, sowie auch in der inneren Verwaltungseinrichtung sind nur in geringem Umfange eingetreten.

Die zur Durchführung der für die Bahnarbeiter der Staats-Eisenbahnverwaltung massgebenden Unfallversicherungsgesetze vom 6. Juli 1884 und 25. Mai 1884 getroffenen Anordnungen und Einrichtungen haben sich seither als zweckmässig erwiesen. Es waren täglich durchschnittlich 158 350 unfallversicherungspflichtige Personen beschäftigt. Aus Anlass von 495 Verunglückungen standen zu Beginn des Jahres Entschädigungen zur Zahlung, 739 Verunglückungen machten im Laufe des Jahres die Festsetzung von Entschädigungen erforderlich. Die Entschädigungsbeträge sind dem Vorjahre gegenüber gestiegen, da neben der Zunahme der Zahl der Empfänger auch die durchschnittliche Jahresrente eines jeden Berechtigten sich erheblich gesteigert hat; jeder Verletzte erhielt durchschnittlich 277 *M.* gegen 204 *M.* im Jahre 1886. Die durchschnittliche Jahresrente einer Wittwe erhöhte sich von 95 *M.* auf 124 *M.* und diejenige eines Kindes von 63 *M.* auf 78 *M.* Die Gesammtaufwendung auf Grund der Unfallversicherungsgesetze an Unfallrenten, Krankengeldbeträgen, Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung beliefen sich im Berichtsjahre auf rund 450 000 *M.*, gegenüber einer Summe von 219 000 *M.* im Vorjahre. Im Jahre 1887 waren überhaupt 79 Betriebs- und 57 Werkstätten-Krankenkassen in Wirksamkeit. Die Gesammtbetheiligung bei allen Krankenkassen (einschl. der 49 Bau-Krankenkassen) belief sich auf 269 206 Personen. Von der Berechtigung, auf Grund der Angehörigkeit zu freien Hilfskassen die Freilassung von der Theilnahme an den Eisenbahn-Krankenkassen zu beantragen, ist im allgemeinen kein Gebrauch gemacht worden. Die Gesammteinnahme der Krankenkassen betrug 3 332 712 *M.*, von welcher Summe 2 052 940 *M.* auf die Beiträge der versicherungspflichtigen Kassenmitglieder, d. h. durchschnittlich 13,25 *M.* auf ein Mitglied entfielen. Der Baarzuschuss der Eisenbahnverwaltung bezifferte sich auf die Hälfte dieser Summe. Eine Erhöhung der statutenmässigen Beiträge war bei keiner Kasse erforderlich; hingegen hat erfreulicherweise die statutenmässige Krankenfürsorge, welche bei allen Kassen über die gesetzliche Mindestleistung meistens erheblich hinausgeht, gegenüber dem Vorjahre wiederum bei einer grossen Zahl von Kassen mit Rücksicht auf die günstigere Gestaltung ihrer Verhältnisse, und zwar namentlich zu Gunsten der Familienangehörigen der Kassenmitglieder erweitert werden können. Die Gesammtausgaben betrugen 2 693 358 *M.* oder 80,82 pCt. der Einnahmen. Am Schlusse des Jahres 1887 bezifferte sich das Vermögen aller Krankenkassen der Staats-Eisenbahnverwaltung auf rund 3 300 000 *M.*

Die Zahl der Mitglieder der beiden Pensionskassen für die Betriebsarbeiter und für die Werkstättenarbeiter hat sich gegenüber dem Vorjahre von 50 673 auf 75 062 vermehrt. Die Zahl der Ruhelohnempfänger stieg von 186 auf 205, der Empfängerinnen von Wittwengeld von 333 auf 372 und der Kinder, für welche Waisengeld gezahlt wurde, von 293 auf 347, der empfangsberechtigten Personen überhaupt von 2 543 auf 2 836. Verausgabt wurden an Ruhelohn 148 500 *M.* oder rund 245 *M.* für jeden Pensionär, an Wittwengeld 93 900 *M.* oder rund 100 *M.* für jede Wittwe und an Waisengeld 33 000 *M.* oder rund 32 *M.* für jedes hinterlassene Kind, ausserdem an Sterbegeld 2 850 *M.* und an Unterstützungen aus den Pensionskassen 1 633 *M.* An laufenden Beiträgen entrichteten die Mitglieder durchschnittlich 20 *M.* oder 2½ pCt. des veranlagten Jahreslohneinkommens. Die Eisenbahnverwaltung hatte einen Baarzuschuss in Höhe der Hälfte der Mitgliederbeiträge beizusteuern und ausserdem die gesammten Kosten der Buchführung zu tragen. Am Schlusse des Jahres verfügten die beiden Arbeiter-Pensionskassen über ein Gesammtvermögen von rund 7 587 000 *M.*

Der **Betriebsdienst** nach den jeweiligen Fahrplänen wurde durch störende elementare Ereignisse in höherem Masse beeinflusst, als im Vorjahre. Die Störungen dehnten sich im Berichtsjahre auf die Zeit von Ende Dezember 1887 mit längeren und kürzeren Unterbrechungen bis gegen den Schluss des Betriebsjahres aus und suchten mehrfach dieselben Gegenden und Bahnstrecken wiederholt heim. Die durch Schneestürme herbeigeführten Unterbrechungen wurden dadurch noch verhängnissvoller, dass infolge des inzwischen eingetretenen Thauwetters in Verbindung mit den in den Mündungen der grösseren Wasserläufe vorhandenen Eisverstopfungen der Wasserstand in den Stromgebieten der Weichsel, Oder und Elbe eine ungewöhnliche Höhe erreichte und schliesslich an mehreren Stellen Dammbrüche und Ueberschwemmungen in weiter Ausdehnung erfolgten. Die in der Nähe belegenen Bahnstrecken wurden durch Ueberfluthungen und Unterspülungen der Gleise, sowie durch Zerstörung von Brücken und Durchbrechung der Bahndämme mehr oder weniger in ihrer Betriebsfähigkeit beeinträchtigt. Die Beseitigung dieser Störungen nahm mehrfach längere Zeit in Anspruch und erstreckte sich theilweise bis über den April und Mai des neuen Betriebsjahres hinaus. Während im Vorjahre hauptsächlich die Gegenden südlich des Harzes bis Thüringen durch Schneestürme heimgesucht wurden, sind durch derartige Störungen im Berichtsjahre vorzugsweise die Bahnlinien in den östlichen Provinzen und in Schleswig-Holstein betroffen worden. Bei dem grossen Umfange der eingetretenen Verheerungen wurde dazu übergegangen, die zerstörten und beschädigten Bahnanlagen unter Benutzung der gemachten Erfahrungen zugleich soweit zu verbessern, als es nothwendig erschien, um der Wiederkehr solcher umfangreichen Zerstörungen und der dadurch herbeigeführten Nachtheile thunlichst vorzubeugen. In dieser Beziehung ist zu bemerken, dass, soweit sich hierfür ein Bedürfniss herausgestellt, die durch das Hochwasser zerstörten Brücken mit grösserer Durchflussweite herzustellen und an den beschädigten Brücken die Schutzvorkehrungen gegen die Unterspülung der Pfeiler durch Hochwasser zu verbessern waren. Ausserdem erschien es nothwendig, an den Stellen, an welchen das Hochwasser den Eisenbahndamm durch Ueberfluthung beschädigt oder durchbrochen hatte, neben entsprechender Erhöhung neue oder erweiterte Brücken zu erbauen oder andere geeignete Vorkehrungen für die unschädliche Abführung des Hochwassers zu treffen. Die hierdurch bedingten Bauten sind in Angriff genommen und bereits zum Theil vollendet worden.

Infolge der erheblichen Verkehrsstörung, welche auf der wichtigen Hauptlinie nach dem Osten durch die langandauernde Ueberfluthung und Unterbrechung der Bahnstrecke zwischen Marienburg und Elbing verursacht wurde, ist in Aussicht genommen, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnlinien, welche für die Aufrechterhaltung des Verkehrs mit den östlichen Landestheilen als Hilfslinien benutzt werden mussten, soweit zu erhöhen, als es im Falle der Wiederkehr einer ähnlichen Sperrung möglich sein würde, auf denselben den Verkehrszuwachs mit geringerer Störung als im Frühjahr 1888 zu bewältigen. Daneben ist in Erwägung gezogen, ob der Wiederkehr einer solchen langandauernden Sperrung nicht durch eine entsprechende Erhöhung des Bahnkörpers auf der genannten Niederungsstrecke ganz vorgebeugt werden könnte.

Bei der Aufstellung der **Fahrpläne** ist auch im Berichtsjahre das Streben der Verwaltung darauf gerichtet gewesen, den Interessen des Verkehrs nach Möglichkeit gerecht zu werden. Im Lokalverkehr sind vielfache Erweiterungen und Verbesserungen der Zugverbindungen durch Einlegung neuer Züge und Verschiebung vorhandener Züge zur Ausführung gelangt. Auch rücksichtlich der durchgehenden Verbindungen, sowie der Anschlüsse an den internationalen Verkehr sind mehrfach Erweiterungen und Vervollständigungen erfolgt.

Bei einer mittleren Betriebslänge von 21 852 km sind für den regelmässigen Personenverkehr täglich geleistet worden:

	Tägliche Personenzug-kilometer	Anzahl der Züge pro km
1. In der Zeit vom 1/4. bis 31/5. 1887	241 033	11,03
2. „ „ „ „ 1/6. „ 30/9. 1887	254 124	11,63
3. „ „ „ „ 1/10. 87 „ 31/3. 1888	250 717	11,48

Behufs Förderung und Entwickelung des Verkehrs sind auch im Berichtsjahre unter thunlichster Berücksichtigung der aus den betheiligten Kreisen zur Kenntniss der Verwaltung gelangten Wünsche zahlreiche Haltestellen und Haltepunkte neu errichtet, sowie die Abfertigungsbefugnisse bereits bestehender Haltestellen erweitert worden.

Ergebnisse des Betriebes im allgemeinen. Die Gesammteinnahmen sind von 677 586 074 ℳ im Jahre 1886/87 auf 730 522 511 „ „ „ 1887/88 gestiegen, haben mithin im Berichtsjahre um 52 936 437 ℳ oder 7,8 pCt. zugenommen.

Von diesen Einnahmen entfielen.

	im Jahre 1886/87 ℳ	im Jahre 1887/88 ℳ
auf den Personenverkehr . . .	176 925 725	184 630 171
„ „ Güterverkehr	473 228 133	517 511 479
auf die sonstigen Einnahmen .	27 432 216	28 380 861

Demnach sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 7 704 446 ℳ oder um 4,4 pCt., die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 44 283 346 ℳ oder um 9,4 pCt. und die sonstigen Einnahmen um 948 645 ℳ oder um 3,5 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen.

Neben der durch den Hinzutritt der Berlin-Dresdener, Nordhausen-Erfurter und Aachen-Jülicher Eisenbahn bewirkten Vermehrung der Einnahmen (rund 6 000 000 ℳ) ist ein erheblicher Theil des Zugangs (rund 11 000 000 ℳ oder 20,8 pCt. der Gesammtzunahme) auf die seit dem 1. April 1887 eingetretene Frachtberechnung für die bisher auf den eigenen Strecken der einzelnen Direktionsbezirke frachtfrei beförderten Dienstgüter zurückzuführen. Letzterer Betrag erscheint in der Betriebsrechnung in gleicher Höhe als Mehrausgabe. Im weiteren ist die Vermehrung der Verkehrseinnahme (rund 35 936 000 ℳ) zum Theil der Vergrösserung des Bahnnetzes um rund 600 km neu eröffneter Strecken zuzurechnen, in der Hauptsache jedoch durch die infolge der günstigeren Gestaltung der allgemeinen Verkehrsverhältnisse eingetretene umfangreiche Steigerung sowohl des Personen- als des Güterverkehrs herbeigeführt worden. Diese Verkehrszunahme fällt um so mehr ins Gewicht, wenn in Erwägung gezogen wird, dass durch die aussergewöhnlich ungünstigen Witterungsverhältnisse im letzten Viertel des Betriebsjahres in vielen und zum Theil ausgedehnten Bezirken erhebliche und längere Zeit andauernde Betriebsunterbrechungen hervorgerufen worden sind.

Die Gesammtausgaben haben
im Jahre 1886/87 373 303 949 ℳ,
„ „ 1887/88 386 946 580 „
oder 13 642 631 ℳ (3,7 pCt.) mehr betragen.

An dieser Zunahme sind betheiligt:
a) die persönlichen Ausgaben mit 4 500 052 ℳ (2,4 pCt.),
b) „ allgemeinen Kosten mit 2 012 061 ℳ (8,7 pCt.),
c) „ Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen mit 2 952 961 ℳ (9,5 pCt.),
d) die Kosten des Bahntransportes mit 7 441 738 ℳ (10,6 pCt).

Dagegen haben sich die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände um 3 803 474 ℳ (8,6 pCt.), die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen um 348 698 ℳ (8,5 pCt.), und die Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen, sowie fremder Betriebsmittel um 112 009 ℳ (3 pCt.) ermässigt.

Die Zunahme der persönlichen Ausgaben ist in erster Reihe auf den Hinzutritt der Berlin-Dresdener, Nordhausen-Erfurter und Aachen-Jülicher Eisenbahn, sowie auf die Erweiterung des Bahnnetzes um ca. 600 km neuer Strecken zurückzuführen; im übrigen haben die Gewährung weiterer Einkommensverbesserungen an die in den unmittelbaren Staatsdienst übernommenen vormaligen Beamten der bereits früher verstaatlichten Bahnen, sowie die Mehraufwendungen aus Veranlassung der Wohlfahrtseinrichtungen für die Lohnarbeiter zu der Steigerung der persönlichen Ausgaben beigetragen.

Die Mehrausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen finden ihre Begründung vorzugsweise in den Mehraufwendungen für Schneeräumungsarbeiten, sowie in den anderweitigen Bestimmungen über die Frachterhebung für Dienstgüter. Letzterem Umstande in Verbindung mit dem Mehrverbrauch an Lokomotivfeuerungs- und Schmiermaterial infolge der grösseren Leistungen der Betriebsmittel ist auch die erhebliche Vermehrung der Kosten des Bahntransportes zuzuschreiben.

Die Vermehrung der „allgemeinen Kosten“ beruht im wesentlichen auf der Erhöhung des der Einkommenbesteuerung unterliegenden Reineinkommens des Staates aus dem Eisenbahnbetriebe, sowie der auf Grund des Haftpflichtgesetzes und der Unfallversicherungsgesetze geleisteten Entschädigungen.

Die Minderausgaben bei den Kosten des Oberbaues sind im wesentlichen auf die geringeren Preise verschiedener Materialien zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahmen und Ausgaben betrug der Ueberschuss im Betriebsjahre 1887/88 343 575 931 ℳ, mithin 39 293 806 ℳ oder 12,9 pCt. mehr als im Vorjahre; im Verhältniss zum statistischen Anlagekapital ergibt der Ueberschuss eine Verzinsung von 5,77 pCt.

Da dieses Anlagekapital jedoch lediglich im statistischen Interesse nur die Gesammtsumme der für die einzelnen Bahnstrecken im Laufe der Zeit aufgewendeten Baukosten, ohne Rücksicht auf inzwischen stattgehabte Abschreibungen umfasst, so wird durch eine prozentuale Vergleichung des Betriebsüberschusses mit demselben ein zutreffendes Bild des finanziellen Ergebnisses des Betriebes nicht erreicht. Bei Berechnung der aus dem Ueberschusse sich ergebenden Rentabilität der im Berichtsjahre für Rechnung des Preussischen Staates betriebenen Bahnen ist daher von dem Staatsbahnkapital d. h. dem für die im Berichtsjahre im Betriebe befindlich gewesenen Bahnstrecken aufgewendeten Anlagekapitale unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Abschreibungen auszugehen. Im Verhältniss zu diesem ergibt der Ueberschuss sämmtlicher im Berichtsjahre für Staatsrechnung betriebenen Bahnen eine Verzinsung von 6,54 pCt.

(Fortsetzung folgt.)

Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung usw. des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

Der dem Preussischen Abgeordnetenhause soeben zugegangene Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes lautet:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen usw. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§ 1. Die Staatsregierung wird — zu II zugleich unter Genehmigung des beigedruckten Vertrages vom 24./31. Oktober 1888, betreffend den Erwerb der auf Preussischem Staatsgebiet belegenen Strecken der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft — ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1. von Memel nach Bajohren die Summe von . . 1 426 000 ℳ
2. von Bromberg nach Znin die Summe von . . 2 930 000 „
3. von Nakel nach Konitz oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Schneidemühl-Dirschau die Summe von . . . . 5 350 000 „
4. von Nimptsch nach Gnadenfrei die Summe von 1 140 000 „
5. von Lichtenberg-Friedrichsfelde nach Wriezen die Summe von . . . . 4 000 000 „
6. von Johannisthal-Niederschönweide nach Spindlersfeld die Summe von . . . . 215 000 „
7. von Schönholz nach Kremmen die Summe von 1 945 000 „
8. von Jüterbog nach Treuenbrietzen die Summe von . . . . 1 320 000 „
9. von Biederitz nach Loburg die Summe von . . 1 900 000 ℳ
10. von Etgersleben nach Förderstedt die Summe von . . . . 1 535 000 „
11. von Oberröblingen a. H. nach Allstedt die Summe von . . . . 590 000 „
12. von Reinsdorf oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Sangerhausen-Erfurt nach Frankenhausen (Kyffhäuser) die Summe von . . . . 1 540 000 „
13. von Helmstedt nach Oebistelde die Summe von 3 850 000 „
14. von Arolsen nach Korbach die Summe von 1 920 000 „
15. von Hemer nach Sundwig die Summe von . . 180 000 „
16. von Düren nach Kreuzau die Summe von . . 524 000 „

b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln:

die Summe von . . . . 5 883 000 „

zusammen 36 248 000 ℳ

zu verwenden sowie

II. Das Eigenthum der der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft gehörenden Eisenbahnstrecken von Winterswyk nach Bismarck und von Winterswyk nach Bocholt, soweit dieselben auf Preussischem Staatsgebiet belegen sind, nach Massgabe der Bestimmungen des obigen Vertrages vom 24./31. Oktober 1888 gegen Zahlung des im § 3 des Vertrages vereinbarten Kaufpreises von 6 254 251 ℳ 47 ₰ zu übernehmen.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I Litt. a) 1 bis 16 aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der Bahnen und deren Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Projekte erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Terrains, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. 1 Litt. a) 6, 7, 11, 12, 13, 14 und 16 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten — für die Bahnen unter Nr. 11 bis 14 jedoch nur von den Interessenten der berührten fremden Staatsgebiete — zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a) bei Nr. 6 (Johannisthal - Niederschönweide-Spindlersfeld) von . . . . 40 000 *M.*
b) bei Nr. 7 (Schönholz-Kremmen) von . . . . 170 000 „
c) bei Nr. 11 (Oberröblingen a/H.-Allstedt) von . 50 000 „
d) bei Nr. 12 (Reinsdorf-Frankenhausen) von . . 90 000 „
e) bei Nr. 13 (Helmstedt-Oebisfelde) von . . . . 150 000 „
f) bei Nr. 14 (Arolsen-Korbach) von . . . . . . 80 000 „
g) bei Nr. 16 (Düren-Kreuzau) von . . . . . . 76 000 „

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Anlage des zweiten beziehungsweise dritten und vierten Gleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen:

1. Kempen-Ostrowo nebst Herstellung neuer Kreuzungsstationen auf den Strecken Kreuzburg-Kempen und Ostrowo-Jarotschin die Summe von . . . . 1 520 000 *M.*
2. Berliner Ringbahn zwischen Bahnhof Wedding und Bahnhof Westend die Summe von . 3 900 000 „
3. Berliner Ringbahn zwischen Bahnhof Wilmersdorf-Friedenau und Potsdamer Bahnhof die Summe von . . . . 4 200 000 „
4. Niederschelden-Betzdorf die Summe von . . . 424 000 „
5. Mersch-Drensteinfurt die Summe von . . . . 85 000 „
6. Wanne-Sterkrade die Summe von . . . . . . 520 000 „
7. Oberhausen (Rh.)-Duisburg die Summe von . . 320 000 „
8. Speldorf-Opladen-Urbach die Summe von. . . 1 950 000 „
9. Neuss-Grevenbroich die Summe von . . . . 400 000 „
10. Crefeld-Kempen die Summe von . . . . . . 375 000 „

zusammen . 13 694 000 *M.*

II. Zu nachstehenden Bauausführungen:

1. zur Deckung der Mehrkosten für die Erweiterung der Eisenbahnanlagen in Neufahrwasser und Herstellung einer Schienenverbindung derselben mit dem Bahnhofe in Danzig (Olivaer Thor) die Summe von . . . . 276 000 *M.*
2. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Glatz nach Rückers die Summe von . . . . 330 000 „
3. für die Herstellung einer schienenfreien Ueberführung des Boxhagen-Kietzer Weges über die Berlin-Cüstriner Eisenbahn die Summe von . 245 000 „
4. für die Anlage eines Rangirbahnhofs bei Pankow an der Berlin-Stettiner Eisenbahn nebst zugehörigen Anschlussgleisen die Summe von 8 900 000 „
5. für die Erweiterung der Bahnhöfe auf der Strecke Berlin-Zehlendorf im Zusammenhange mit dem Ausbau des dritten und vierten Gleises auf dieser Strecke die Summe von . . . . . 1 940 000 „
6. für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Harburg die Summe von . . . . 2 800 000 „
7. für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in und bei Hamburg und Altona die Summe von . . . . 15 900 000 „
8. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Fulda nach Gersfeld die Summe von . . . . 52 000 *M.*
9. für die Umgestaltung des Güter- und Rangirbahnhofs in Giessen die Summe von . . . . 1 300 000 „
10. für die Erweiterung des Bahnhofs Kirchweyhe die Summe von . . . . 400 000 „
11. für die Erweiterung des Rangirbahnhofs in Hamm die Summe von . . . . 1 000 000 „
12. für die Anlage eines Sammel- und Rangirbahnhofs bei Osterfeld die Summe von . . . . . 3 970 000 „
13. für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Deutzerfeld die Summe von . . . . . . 950 000 „
14. für die Herstellung einer Gleisverbindung mit der städtischen Werft- und Hafenanlage in Köln die Summe von . . . . 2 000 000 „
15. für die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Merchweiler und Göttelborn die Summe von . . . . 164 000 „
16. für die Erweiterung und bessere Ausrüstung der vorhandenen Werkstätten, Wasserstationen, Lokomotiv- und Wagenschuppen die Summe von . . . . 10 000 000 „

zusammen 50 527 000 *M.*

III. Zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Staatsbahnen die Summe von 50 000 000 *M.*, insgesammt 114 221 000 *M.* zu verwenden.

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von 36 248 000 *M.*: 1. die dem Staate zu dem vorläufig auf rund 1 109 800 *M.* ermittelten Betrage zugefallenen Bestände der im § 3 des Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat vom 28. März 1887 (Gesetz-Samml. S. 21) bezeichneten Fonds der ehemaligen Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft, 2. den ersparten Restbestand des Baufonds der ehemaligen Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft in dem vorläufig auf rund 378 400 *M.* ermittelten Betrage zu verwenden, und zwar insoweit, als die Bestände dieser Fonds nach dem Ermessen des Finanzministers ohne Nachtheil für die Staatskasse flüssig gemacht werden können.

Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1 Nr. I, desgleichen zur Deckung der für den im § 1 unter Nr. II vorgesehenen Eigenthumserwerb und für die im § 2 unter Nr. I bis III vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von zusammen höchstens 120 475 251 *M.* 47 *ℌ* sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

§ 4. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung, und zu welchen Koursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 3), bestimmt der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 5. Die Staatsregierung wird ermächtigt, von der Summe von 4 000 000 *M.*, welche durch das Gesetz, betreffend die Erweiterung der Staatseisenbahnen und die Betheiligung des Staates bei mehreren Privateisenbahnunternehmungen, vom 9. März 1880 (Gesetz-Samml. S. 169) im § 1 unter 7 für den Bau einer Eisenbahn von Emden über Norden nach der Oldenburgischen Landesgrenze in der Richtung auf Jever nebst Abzweigung von Georgsheil nach Aurich bewilligt ist, den Betrag von 72 000 *M.* zur Herstellung einer Verbindung der genannten Eisenbahn mit dem nordwestlichen (rechten) Ufer des Ems-Jadekanals bei Emden und einer Ladestelle daselbst zu verwenden.

§ 6. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I und II im § 2 unter Nr. I und II und im § 5 bezeichneten Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile, und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

§ 7. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich etc.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover am 1. d. Mts. in Betrieb genommene Neubaustrecke Hohen-eggelsen-Gr. Gleidingen (16,9 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Vereins - Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Kilometerzeiger Nr. 59 (K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen), Nr. 71 (Mährisch-Schlesische Centralbahn) und Nr. 115 (Orientalische Eisenbahnen) neu, zu den Kilometerzeigern Nr. 41 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln rechtsrheinisch) und Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) je den III. Nachtrag und zum Kilometerzeiger Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) den II. Nachtrag, sowie zur Sammlung von Vereins - Kilometerzeigern den XIV. Nachtrag ausgegeben. Die bisherigen Kilometerzeiger Nr. 59, 71 und der auf Seite 4 des Kilometerzeigers Nr. 114 abgedruckte Kilometerzeiger sind hierdurch aufgehoben, ferner wird der Kilometerzeiger Nr. 83 durch den III. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 82 aufgehoben.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist das Verzeichniss Nr. 37 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt) neu ausgegeben worden. Das bisherige Verzeichniss Nr. 37 (nebst Nachtrag I) wird hierdurch aufgehoben und ist aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 491 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen in § 17 Abs. 2 (unter a) des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 595 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (ausschliesslich der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 597 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 619 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 654 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 661 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Kronprinz Erzherzog Rudolf †

Je mehr Rückerinnerungen die Blätter aus dem Leben des hochherzigen und für Wissenschaft und Kunst erglühenden, des so plötzlich dahin geschiedenen Thronfolgers Oesterreichs bringen, desto mehr empfinden wir den niederschmetternden Schicksalsschlag, den das Reich, den die Monarchie erfahren hat.

Das „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." bringt an seiner Spitze schwarzumrändert folgenden Nachruf:

„An der frühen Bahre des durch einen unsagbar grausamen Schicksalsschlag Seinem Kaiserlichen Vater, dem Kaiserhause und den getreuen Völkern Oesterreich-Ungarns jäh entrissenen durchlauchtigsten Kronprinzen Erzherzog Rudolf trauern in tiefstem Schmerze auch die Oesterreichischen Eisenbahnen. Denn sie nicht zuletzt haben in Ihm einen huldvollen Gönner mit tiefer Wehmuth zu beklagen. Hellen Auges und mit idealer Schwungkraft des Geistes die wahrhaft bedeutenden Erscheinungen auf den verschiedensten Gebieten des wissenschaftlichen und Kulturlebens erfassend, hat Seine Kaiserliche Hoheit dem hochentwickelten Stande unseres Bahnwesens und seiner fortschreitenden Ausgestaltung ein reges Augenmerk geschenkt. Sein Interesse für diese mächtige Schöpfung heimischer Intelligenz und Thatkraft ist, unterstützt von seiner aus eigener Anschauung geschöpften umfassenden Kenntniss der heimischen Schienenwege, zu deren häufigen Benutzung ihm Sein Fürstlicher Beruf Anlass bot, vielfältig in dem treffenden Ausdruck der gemachten, von eingehender Sachkunde zeugenden Wahrnehmungen zu Tage getreten. Dem Eisenbahnwesen und seiner Entwickelung war in dem grossen, der Darstellung der Monarchie gewidmeten Werke des Kronprinzen, ein hervorragender Platz eingeräumt.

Mit freudiger Genugthuung verfolgte Seine Kaiserliche Hoheit die Fortschritte unserer Eisenbahntechnik. Noch vor wenigen Tagen äusserte Höchstderselbe Sich einem Beamten dieses Dienstzweiges gegenüber mit lebhafter Anerkennung über das der Oesterreichischen Eisenbahnbaukunst zur Ehre gereichende so wohlgelungene Werk der Arlbergbahn. Mit leuchtendem Auge, mit jener innigen Gemüthswärme, die jederzeit in dem Herzen des Zuhörers lebhaften Wiederklang findet, rühmte der Kronprinz die erhabene Schönheit der von dieser Bahn durchzogenen Hochgebirgsländer und die technische Gediegenheit der Ausführung der jüngsten Oesterreichischen Alpenbahn.

Erloschen ist das milde Auge, dem die Begeisterung für alles Hohe und Wahre zauberhaften Glanz verlieh; verstummt ist der beredte Mund, der Hoch und Gering durch den Ausdruck anspruchsloser Herzensgüte fesselte; still steht das edle Herz, das in patriotischer Hingebung den erhabensten Idealen einer hohen Lebensaufgabe entgegenschlug.

Wir begraben mit Ihm einen reichen, neidenswerthen Besitz und theure, wohlbegründete Hoffnungen für die Zukunft.

Möge der Allerbarmer — darin vereinigt sich unser Berufskreis mit den trauernden Millionen des weiten Reiches — vor allem dem schwergeprüften Kaiserlichen Vater und Herrn, sowie dem hartbetroffenen Kaiserhause in diesen Unheilstagen Schutz und Trost verleihen."

Bahneröffnungen und Betriebseinnahmen in und einschliesslich Dezember 1888.

Im Monate Dezember 1888 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehr übergeben:

die 69,43 km lange Theilstrecke Ober-Cerekve-Pilgram-Tabor der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, im Betriebe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen; ferner

die 52,49 km lange Lokalbahn Steinamanger-Pinkafeld, im Betriebe der Ungarischen Westbahn, am 17. Dezember;

die 5,38 km lange Lokalbahn Golleschau-Ustron der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, am 18. Dezember.

Im Monat Dezember 1888 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 4 836 191 Personen und 7 269 913 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 483 783 fl. erzielt, das ist für das Kilometer 936 fl. Im gleichen Monate 1887 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 4 319 815 Personen und 5 956 467 t Güter, 20 015 543 fl., oder für das Kilometer 832 fl., daher resultirt für den Monat Dezember 1888 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 12,5 pCt.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1888 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 267 507 065 fl., im Jahre 1887 auf 249 362 653 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre 24 778 km, im Jahre 1887 dagegen 23 400 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer im Jahre 1888 auf 10 796 fl., gegen 10 657 fl. im Jahre 1887, mithin um 139 fl. oder 1,3 pCt. günstiger.

Einführung einer statistischen Gebühr in Oesterreich.

Der hierüber von der Regierung vorgelegte Gesetzentwurf, welchem auch die Ungarische Regierung ihre Zustimmung gegeben hat, legt den Schwerpunkt in die statistische Erklärungspflicht, in die Verarbeitung der statistischen Daten aus dem Urmaterial und in die Nachweisung der Provenienz und Destination. Dasselbe bestimmt: „Alle Waaren, welche im Handelsverkehre, mit dem Zollauslande in der Ein-, Aus- oder Durchfuhr bei einem K. K. Zollamte und falls es sich um die Ausfuhr mittelst der K. K. Post handelt, bei einem K. K. Postamte zur zollamtlichen Erklärung gelangen, sind nach Gattung, Menge, Herkunfts- und Bestimmungsland mittelst statistischer, nur für die Zwecke der amtlichen Handelsstatistik bestimmter Erklärungen anzugeben." Zur Bedeckung der Kosten der erforderlichen Arbeiten an der Darstellung des Verkehres dient die Zahlung der statistischen Gebühr. Diese beträgt, abgesehen von den Postsendungen, bei der schriftlichen Erklärung für jedes benutzte Erklärungsformular höchstens 6 kr. Bei der mündlichen Erklärung, deren Zulässigkeit in Berücksichtigung der Bedürfnisse lokaler Verkehrsbeziehungen oder besonderer Verkehrsarten im Verordnungswege bestimmt wird, wird die statistische Gebühr mit höchstens 2 kr. ohne Rücksicht auf den Inhalt der Erklärung bemessen. Ob und inwieweit von den Postsendungen eine statistische Gebühr einzuheben sei, welche jedoch höchstens mit 3 kr. bemessen werden kann, bleibt gleichfalls dem Verordnungswege vorbehalten. Die Gebühr ist mittelst eigener amtlicher Marken zu entrichten. Befreit von der statistischen Gebühr sind alle der Erklärungspflicht nicht unterliegenden Waaren, nämlich zollfreie Ein- und Ausfuhr-Postsendungen von nicht mehr als 250 gr, Durchfuhr-Postsendungen, jene bedingt zollfreien Artikel, welche keinen Gegenstand des eigentlichen Handelsverkehrs bilden, die Waarendurchfuhr, in der Einfuhr die direkt nach Ungarn und Bosnien

gehenden, in der Ausfuhr die unmittelbar von dort kommenden Sendungen und endlich Gegenstände, welche, wie bereits oben erwähnt worden ist, im Verordnungswege von der Gebührenpflicht befreit werden. Wie der Begründung des Gesetzentwurfes zu entnehmen ist, soll der Betrag der Gebühr zunächst mit 5 kr. fixirt werden. Jede statistische Erklärung soll nur den Inhalt einer Zolldeklaration zum Gegenstande haben und für jedes Kolli, bezw. jedes unverpackte (ledige) Stück grundsätzlich ein eigenes Formular benutzt werden. Eine Ausnahme von dieser Bestimmung ist für Massengüter, insofern sie nur für einen Empfänger bestimmt sind, oder von einem Absender herrühren, bis zum Umfange einer Schiffs-, Wagen- oder Waggonladung statuirt. Aehnliches gilt für eine Mehrheit gleichartiger (d. h. derselben Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses angehöriger) Kolli. Oeffentliche Transportanstalten und Spediteure dürfen nach dem Auslande gerichtete Sendungen nur dann zum Transport übernehmen, oder falls ihnen diese Bestimmung der Waaren erst während des Transportes bekannt wird, weiter befördern, nachdem ihnen die zur richtigen Ausstellung, bezw. Abgabe der statistischen Erklärung erforderlichen Daten bekannt gegeben worden sind und sie sich die Ueberzeugung verschafft haben, dass diese Daten ihrem Inhalte nach mit den Frachtbriefen und Zolldeklarationen übereinstimmen. Ein Anhang enthält die Muster der erforderlichen Formularien.

Verhandlungen zwischen dem Ungarischen Kommunikationsministerium und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Diese schon längere Zeit schwebenden Verhandlungen sind endlich zum Abschlusse gelangt. Während derselben hat der Kommunikationsminister mit den Repräsentanten der Gesellschaft jene Punktationen festgestellt, welche sich auf die Ungarische Administration der Gesellschaft, auf die Verwaltung der tarifarischen Angelegenheiten und auf die Erledigung der gemeinsamen Angelegenheiten beziehen. Die Vereinbarungen bilden eine Basis für die den Interessen beider Parteien entsprechende Regelung der obschwebenden Fragen. Dieselben werden von den Repräsentanten der Gesellschaft den kompetenten Foren unterbreitet, und es wird — wie sich wohl hoffen lässt — deren Zustimmung erwirkt werden.

Erweiterung der Verwahrungshaftung für lagernde Eil- und Frachtgüter.

Infolge der auch in dieser Zeitung wiederholt besprochenen Verhandlungen über die Haftung haben sämmtliche Oesterreichische und Ungarische Bahnverwaltungen folgende zwei Zusätze zu den diesbezüglichen Stellen des Tarifheftes I kundgemacht. Für Güter, welche vor Abschluss des Frachtvertrages oder nach dessen Erfüllung durch die Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen auf einer ihrer Stationen oder Lagerplätzen verwahrt werden, erweitern diese Eisenbahnen unbeschadet der gesetzlichen Bestimmungen bis auf weiteres ihre Haftung dahin, dass sie für eingetretene Feuerschäden wie ein Frachtführer Ersatz leisten. Der Geldwerth dieser Haftung kann jedoch niemals den Maximalsatz von 30 fl. Silber für 50 kg Brutto übersteigen. Für Güter, welche auf Grund spezieller Zugeständnisse über die tarifmässig festgestellte lagerzinsfreie Zeit hinaus unentgeltlich lagern, tritt für die Zeit dieser speziellen Begünstigung obige Haftungserweiterung nicht ein. Innerhalb der von den Eisenbahnen in Bestand gegebenen Lagerplätze oder Lagerräume entfällt die Verwahrung und somit auch die Verwahrungshaftung durch die Eisenbahnen gänzlich. Für Eil- und Frachtgüter, sowie für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, für welche nach den vorstehenden Bestimmungen Lagergeld gerechnet wird, gelangt ausser den oben festgesetzten tarifmässigen Lagergebühren noch ein Zuschlag von 10 pCt. zur Einhebung.

Eine neue Kurierzugverbindung Triest-Berlin und Wien-Rom.

Die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen hat mit den betheiligten Bahnverwaltungen (Böhmische Nordbahn, Oesterreichische Nordwestbahn bezw. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Sächsische Staatsbahnen und Königliche Eisenbahndirektion Berlin) wegen Herstellung einer direkten Kurierzugverbindung zwischen Triest und Berlin auf der Route Triest-Herpelje-Divacca-Laibach-Tarvis-Villach-St.Michael-St.Valentin-Budweis-Wessely-Prag-Turnau-Reichenberg-Zittau-Görlitz-Berlin, an welche sich von Pola aus bezw. nach Pola auf der Istrianer Staatsbahn eine neue beschleunigte Zugverbindung, sowie auch von und nach Pontebba einer der beiden auf dieser Route zwischen Wien und Rom verkehrenden Eilzüge anschliessen soll, in Unterhandlung. Durch diese neue Eilzugverbindung soll einerseits eine bisher nicht bestehende ununterbrochene Zugverbindung auf der Staatsbahnlinie Pola-Prag geschaffen, andererseits ein Theil des Verkehrs zwischen Berlin und Venedig von der Brennerroute abgelenkt und der Route via Pontafel-Udine zugewendet werden. Das Handelsministerium hat der Generaldirektion der Böhmischen Nordbahn bereits aufgetragen, für die Herstellung eines Kurierzuganschlusses an die Kurierzüge der Franz Josef bahn (die Bahnhöfe beider Bahnen in Prag sind bekanntlich kombinirt) bei der Zusammenstellung des nächsten Fahrplanes Sorge zu tragen. Auf der Linie Reichenberg-Zittau-Görlitz-Berlin verkehren derzeit keine Schnellzüge. Die Staatsbahnlinie Triest-Prag, welche nur durch die Südbahnlinie Divacca-Laibach, bezüglich welcher aber ein Peagevertrag abgeschlossen wurde, unterbrochen wird, ist die kürzeste Verbindung zwischen beiden Städten (939 km); die über Wien führenden Routen (Franz Josefbahn, Nordwestbahn, Staatsbahngesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn) sind 946 bezw. 969, 1 006 und 994 km lang. Die Gesammtlänge der Linie Pola-Reichenberg, wodurch die Südspitze Istriens mit dem Norden Böhmens verbunden wird, beträgt 1 177 km und ist allerdings unwesentlich bedeutender als jene der über Wien führenden Verbindungen über Josefstadt-Altpaka und Nimburg-Jungbunzlau, deren Gesammtlänge 1 173 bezw. 1 113 km beträgt, doch verkehren auf diesen Routen keine Kurierzüge. Die Route Pola-Reichenberg würde durch Kurierzüge etwa in 22 bis 24 Stunden zurückgelegt werden können.

Kohlenexport nach Rumänien.

Die langjährigen Bestrebungen der Oesterreichischen und Oberschlesischen Kohlenwerke, Rumänien mit Kohle zu versorgen, sind bisher trotz wiederholter Versuche, welche zu diesem Zwecke gemeinsam mit den am Transporte betheiligten Bahnen unternommen wurden, an den billigen Brennholzpreisen, vornehmlich aber an der Konkurrenz der Englischen Kohle gescheitert. Infolge des bereits sehr gelichteten Waldbestandes und der schärferen Handhabung des Rumänischen Forstschutzgesetzes haben die Brennholzpreise stark angezogen, und dieser Umstand, sowie die eingetretene Erhöhung der Schiffsfrachten für Englische Kohle von 14 auf 28 bis 32 sh. für 1 t eröffnet den Oesterreichischen und Oberschlesischen Kohlenrevieren die Aussicht, nicht nur das Gebiet der oberen Moldau mit Steinkohle zu versorgen, sondern bei einiger Anstrengung auch bis Bukarest vorzudringen. Mit der Beförderung von 1 200 bis 1 500 Wagenladungen, die für Botuschani und Umgebung bestimmt sind, soll der Anfang gemacht werden, und die an der Realisirung dieses Transportsgeschäftes betheiligten Verwaltungen: Nordbahn, Carl Ludwigbahn und die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, haben hierfür die weitestgehenden Tarifzugeständnisse in Aussicht genommen. Eine zu diesem Zwecke einberufene Verbandkonferenz hat sich mit der Festsetzung der erforderlichen Frachtsätze beschäftigt. Es wurde vereinbart, die im Verkehre mit Rumänien bereits sehr ermässigten Kohlenfrachtsätze von den Oberschlesischen und den Grubenstationen des Dombrau-Karviner Kohlenreviers ab rücksichtlich der Oesterreichischen Transportstrecke um weitere 16 ℳ, bezw. 20 Frcs. für den Wagen zu 10 t, und zwar bei Verfrachtung eines Jahresminimalquantums von 1 000 Wagenladungen herabzusetzen. Die Rumänischen Bahnen wurden gleichzeitig eingeladen, diesem Beispiele zu folgen und ihre hohen Kohlentarife in gleichem Verhältnisse zu ermässigen.

Kohlenbeförderung zur Elbe.

Die Generalversammlung des Sächsischen Schiffervereins wählte eine fünfgliedrige Kommission, welche sich mit der Aussig-Teplitzer Bahn wegen Beistellung eines bestimmten (Minimal-) Wagenparkes für die Kohlenbeförderung zur Elbe verständigen soll. In der Debatte über den letzten Wagenmangel führte der anwesende Inspektor der Aussig-Teplitzer Bahn, Richard Pollack, aus, dass die Aussig-Teplitzer Bahn einen für die geringe Ausdehnung ihrer Linie so bedeutenden Wagenpark aufzuweisen habe, wie verhältnissmässig keine zweite Bahn Europas. Die Bildung eines eigenen Wagenparkes für den Elbeverkehr sei undurchführbar.

Die Ungarischen Mehlrefaktien.

In der Prager Handelskammer wurde ein Dringlichkeitsantrag, betreffend die Bekämpfung der Ungarischen Mehlrefaktien, eingebracht. Die Publikation der Erneuerung dieser Refaktien sei 3 Wochen später erfolgt, als sie gesetzlich hätte erfolgen müssen. Infolge der Tarifbegünstigungen dauere der Import Ungarischer Mehle fort. Im Jahre 1888 seien nicht weniger als 10 000 Wagen nach Böhmen und zu einem geringen Theile auch nach Mähren gegangen. Die Kammer möge den Kampf gegen diese Refaktien fortsetzen, sonst komme eine Böhmische Mühle nach der anderen unter den Hammer. Es wurde beschlossen, die angeregte Angelegenheit einer Kommission zu überweisen.

Verkehr auf den Galizischen Eisenbahnen.

Der Fruchtexport, welcher im abgelaufenen Herbste alle verfügbaren Betriebsmittel der Galizischen Eisenbahnen beschäftigte, hat sich seit Weihnachten vermindert und beschränkt sich dermalen auf die Ausfuhr nach Böhmen, Mähren Schlesien und Preussisch-Schlesien. Es haben nach Ablauf der Russi-

schen Feiertage die Zufuhren ungeachtet des schlechten Standes der Zufahrtsstrassen wieder zugenommen. Die Carl Ludwigbahn brachte in den letzten 14 Tagen etwa 400 Wagen Getreide zur Verladung, von welchen der grössere Theil in Brody und Podwoloczyska aus Russland einmündete. Ueberdies fielen die Holz- und Steinkohlenverfrachtungen massgebend in den Verkehr ein. Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, welcher seit der Eröffnung der Lokalbahnen, namentlich jener von Czernowitz nach Novosielitza, grössere Gütermengen zufliessen, als ursprünglich berechnet war, beschäftigte unausgesetzt 3 Lastzüge, deren Güter auf Grund des Kartellverbandes jedesmal nach Ablauf von 6 Tagen an eine andere Anschlusslinie abgegeben werden. Die Mastviehtransporte, welche ebenso wie alle Transporte von lebendem Vieh an die Carl Ludwigbahn abgegeben werden, repräsentiren in der gleichen Epoche etwa 700 Stück, während die nach Czarna, Prag und Wien in Versendung gebrachten Borstenviehtransporte auf 80 Wagen veranschlagt werden. Die Galizischen Staatsbahnen weisen einen so kontinuirlich zunehmenden Personen- und Güterverkehr aus und haben Einnahmen, welche die Betriebskosten übersteigen und namentlich auf der Verbindungslinie Strij-Munkacs an Rohprodukten und Wein einen sehr regen Turnus entfalten.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Katastrophe des Hinscheidens unseres allgeliebten Kronprinzen hat eine solche Geschäftsstille und Entmuthigung hervorgerufen, dass fast in allen Bahneffekten ein Rückgang zu verzeichnen ist, so notirten Nordbahn (2498), Carl Ludwigbahn (204.75), Nordwestbahn (177), Elbethalbahn (197,25), Staatsbahn (251,80) und Südbahn (98.40). Eine schwache Ausnahme machten Graz-Köflacher (243.50) wegen konstant steigender Betriebseinnahmen und wegen ihres projektirten Anschlusses an die Rudolfbahn, Kaschau-Oderberger Bahn (152) wegen der vom Oesterreichischen Finanzministerium definitiv genehmigten Prioritätenkonversion und wie gewöhnlich auch die meisten Böhmischen Bahnen. Die am 1. d. Mts. fällig gewordenen Koupons und Titres von 22 Millionen Gulden werden der Börse zu gute kommen.

Neue Hafenanlagen in Bremen.

Durch den Zollanschluss sind bekanntlich auch in Bremen umfassende Umgestaltungen der Verkehrsanlagen erforderlich geworden, welche ein allgemeineres Interesse beanspruchen. Nachstehende Angaben über dieselben sind einem kürzlich erschienenen, auf Veranlassung der Deputation für den Zollanschluss herausgegebenen Werke „Neue Hafenanlagen zu Bremen, eröffnet 1888" entnommen.

Die Stadt Bremen, der zweite Seehandelsplatz Deutschlands, war in dem letzten Jahrzehnt in schwere Bedrängniss gerathen. Die Häfen von Hamburg, Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam waren in grossem Stile ausgebaut; soweit es überall nöthig, waren auch ihre Zugänge von der See her und namentlich ihre Wasserverbindungen nach dem Inlande hin bedeutend verbessert. Mit diesen grossartigen Fortschritten seiner schon von jeher mächtigeren Rivalen hatte Bremen trotz namhafter Ausdehnung seiner eigenen Anlagen in Bremerhafen und in der Stadt Bremen, sowie trotz der vorzugsweise von der Preussischen Regierung betriebenen Verbesserung der Oberweser nicht auch nur verhältnissmässig Schritt gehalten. Die Folge davon war ein verstärktes Zurückbleiben hinter jenen Nachbarn. Während in den Bremischen Häfen in der Zeit 1871/80 durchschnittlich jährlich 966 000 Reg.-t ankamen und diese Zahl im Jahre 1887 auf 1 444 000 stieg, verhielt sich in Hamburg der Durchschnitt jener Zeit zu der Einfuhr im Jahre 1887 wie 2 206 000 zu 3 920 000. In Antwerpen steigerte sich der Verkehr von 547 000 t im Jahre 1860 auf 1 387 000 t in 1870, 3 118 000 t in 1880 und über 4 000 000 t im Jahre 1887. Während also in Bremen nur eine Steigerung von 2 auf 3 eingetreten war, ist dieselbe gleichzeitig in Hamburg und Antwerpen nahezu wie 2 auf 4 gewesen. Hier konnte nur durchgreifende Abhilfe Wandel bringen, und mit dem Muthe der Verzweiflung entschloss sich Bremen zu derselben, einerseits durch die Inangriffnahme der Korrektion der Unterweser, andererseits durch geradezu grossartige neue Hafenanlagen, obwohl die Stadt sich gezwungen sah, für beide Projekte allein die Kosten aufzubringen. Aber man brachte die Opfer, weil allgemein die Ueberzeugung durchgedrungen war, dass nur auf diese Weise Bremen seinen Rang als Handelsplatz behaupten könne.

Was hier seit 1887 geleistet worden ist, das beweist, was die Energie und die Thatkraft einer um ihre Existenz ringenden Handelsstadt zu bewirken imstande ist.

Bezüglich der Unterweserkorrektion sei hier mitgetheilt, dass sich die Kosten derselben auf rund 30 Millionen Mark beziffern, worunter der Grunderwerb und die Entschädigung wegen Ausdeichung mit 495 000 *M.*, die Grab- und Baggerarbeit mit 23 641 212 *M.*, die Korrektionswerke mit 2 748 860 *M.*, die Nebenanlagen und Aenderung von Abwässerungsanlagen mit 950 000 *M.* und die allgemeinen und unvorhergesehenen Kosten mit 2 164 328 *M.* in Frage kommen.

Die bis jetzt aufgeführten Arbeiten haben bereits das günstige Ergebniss gehabt, Schiffen bis zu 3½ m Tiefgang das Heraufkommen bis zur Stadt Bremen zu ermöglichen, während im laufenden Jahre ein gleiches für Schiffe mit 4 m angängig sein wird. Nach vollendeter Korrektion der Unterweser, etwa 1890/91, werden Schiffe mit 5—6 m Tiefgang die Stadt Bremen erreichen können.

Die Anordnung der neuen Hafenanlagen war im allgemeinen durch das als Freibezirk abgegrenzte Grundstück, dessen Grösse annähernd 100 ha beträgt und eine unregelmässige Gestalt von etwa 2 500 m grösster Länge und 400 m mittlerer Breite hat, gegeben. Bei der Frage, ob ein geschlossener oder offener Hafen anzulegen sei, entschied man sich für letzteren, da die unvermeidlichen Schwankungen des Wasserspiegels in einem geschlossenen Hafen bei Bremen mindestens 4 m betragen würden. Es wäre deshalb nicht nur unnütz, sondern wegen der durch Anlage von 1 bis 2 Kammerschleusen entstehenden erheblichen Kosten und Schifffahrtserschwernisse auch vollkommen verkehrt gewesen, die Einrichtung von Bremerhafen auf Bremen zu übertragen. Die Länge des Hafens ist in der Mittellinie rund 2 000 m, das rechtsseitige Ufer ist um rund 150 m länger als das linksseitige. Das Breitenmass beträgt im allgemeinen 120 m. Die Tiefe des Hafens ist einstweilen auf 6,8 m unter Null festgesetzt, kann aber demnächst um 1 m vergrössert werden. Das Hafenbecken ist seiner ganzen Länge nach mit Kaimauern eingefasst und hat an der Mündung zwei massive Molenköpfe erhalten.

Die Speicherbauten zerfallen in allgemeine Waarenspeicher, den Wein- und Tabakspeicher, sowie zwei als Ganzes vermiethete Speicher. Die allgemeinen Waarenspeicher sind 4½-geschossig mit folgenden Geschosshöhen: Keller 3.25 m, Unterraum 4,50 m, 1. und 2. Boden 3,50 m, Dachboden in Mauern 1,20 m. 10 Kaischuppen mit zusammen 74 000 qm Grundfläche sind erbaut.

Für die im Freibezirk erforderlichen Hebezeuge ist der hydraulische Betrieb gewählt. An Hebezeugen wurden insgesammt aufgestellt: 31 Uferkrahne von 15 000 kg Tragkraft, 1 Uferkrahn von 4 000 kg, 1 Uferkrahn von 10 000 kg, 16 Speicherkrahne von 1 500 kg, 20 Aufzüge von 1 500 kg und 20 Winden von 1 500 kg Tragkraft, im ganzen also 89 Stück Hebezeuge. Bemerkenswerth ist noch, dass ein Kohlensturzkrahn projektirt ist, welcher imstande sein wird, ganze Wagenladungen unter Benutzung eines Schutztrichters in die Schiffe zu stürzen.

Die Beleuchtung geschieht durch elektrisches Licht, und zwar die Innenbeleuchtung der Schuppen, Speicher, Maschinen und Büreauräume durch 1 762 Glühlampen von je 16 Normalkerzen Lichtstärke, die Beleuchtung der Ufer- und Speicherkrahne, der Arbeits- und freien Plätze durch 62 Bogenlampen von 12 Ampère-Stromstärke.

Unter den Nebenanlagen sei erwähnt: 1 Schwimmkrahn, der zum Heben besonders schwerer Gegenstände im Hafen mit 2 verschiedenen Hebezeugen ausgerüstet ist, von denen das grossere Lasten bis 40 t, das kleinere Lasten bis 10 t heben kann; ferner die Schiffsreparaturanstalt, welche den im Freibezirk verkehrenden Schiffen Gelegenheit zur Vornahme von Ausbesserungen geben und sie der Nothwendigkeit überheben soll, dieserhalb entfernte oder weniger günstig gelegene Werften aufzusuchen. Die zunächst in Betrieb kommende Schwimmdocksektion erhält eine Länge von 60 m, eine lichte Breite von 15 m und eine Gesammtbreite von 19,5 m. Die Tragfähigkeit dieser Docksektion beträgt 1 650 t, die der in Aussicht genommenen zweiten Docksektion, welche eine Länge von 41,4 m besitzt, 1 050 t. Das ganze Schwimmdock erhält somit eine Länge von über 100 m, so dass Schiffe von 130—140 m Länge und 2 700 t Eigengewicht bequem gedockt werden können.

Für Holzlagerplätze ist eine Fläche von 21 000 qm Gesammtinhalt in Anspruch genommen.

Die Kosten der gesammten Anlagen werden sich auf rund 32 Millionen Mark belaufen.

Abgesehen von dem Betriebe der Holzschuppen und etwa einiger untergeordneter Theile des Hafens wird der ganze übrige Lösch- und Ladebetrieb einschliesslich der Arbeiten in den Schuppen und Speichern durch die im Jahre 1877 gebildete „Lagerhausgesellschaft" ausgeübt, welche hierzu auf Grund eines besonderen Miethsvertrages vom Bremer Staat als betriebsführende Verwaltung unter Staatsaufsicht eingesetzt worden ist.

Die Betriebseinnahmen sind durch einen zunächst nur vorläufig festgestellten Tarif geregelt, der durchweg sehr mässige Sätze aufweist.

Aus dem Elektrotechnischen Verein.

In der Januarsitzung des Elektrotechnischen Vereins am 22 Januar, in welcher die Vorstandswahlen stattfanden, wurde Herr Ministerialdirektor Hake zum Vorsitzenden des Vereins gewählt.

Der Vortragende des Abends, Herr Ingenieur Lahmeyer aus Aachen, hielt einen Vortrag über „Eine neue elektrische Regulirungsweise,“ in welchem die gegenwärtig wichtigste Frage in der elektrischen Technik: die Vertheilung des Stromes über ausgedehnte Gebiete behandelt wurde.

Der Vortragende bemerkte einleitend, es sei unbestritten, dass das Gleichstrom-Zweileiternetz mit überall gleicher Spannung zwischen den beiden Leitungen die technisch einfachste und vollkommenste Grundlage einer ausgedehnten Anlage für Innenbeleuchtung sei. Alle Abweichungen davon, wie Zulassung verschiedener Spannung in verschiedenen Bezirken, Dreileitersystem, besonders aber Wechselstrom-Transformatorensystem, bedeuteten, ein Opfer an technischer Einfachheit zum Zwecke grössere Entfernungen mit weniger Kupfer zu überwinden. Das Wechselstromsystem wurde dieser Aufgabe am vollkommensten Herr. Das sei aber auch sein einziger Vorzug und dem ständen gegenüber zunächst verschiedene neue Schwierigkeiten der Regulirung, in Sonderheit aber verschiedene Nachtheile hinsichtlich der Möglichkeit elektrischer Kraftabgabe von der Centrale und anderer für die Wirthschaftlichkeit wesentlicher Punkte. Gleichstromcentralen stiegen allmählich im Werthe, indem sich ihre Stromabgabe durch hinzukommende Kraftlieferungen auch auf den Tag ausdehnte. Wechselstromcentralen könnten da nicht Schritt halten. Das Bedürfniss centraler Kraftlieferung würde mit der Zeit neben allen Wechselstromcentralen noch solche für Gleichstrom entstehen lassen. Die Wechselstromcentrale sei daher einer allmählichen Entwerthung ausgesetzt, während die Gleichstromcentrale eine dauernde Besserung ihrer Rentabilität zu erwarten habe.

Derjenige Punkt nun, welcher bislang die Ausdehnung des Beleuchtungsgebietes der Gleichstromcentralen sehr beschränke, sei der nöthige Ausgleich des Spannungsabfalls in den Fernleitungen. Alle Regulatoren bewirkten solche nur in beschränkten Grenzen und bei einer gewissen Kleinheit dieses Spannungsabfalls. Der Vortragende setzt nun eine neue und überraschend zweckmässige Anwendung der dynamoelektrischen Maschine zum Zwecke dieser Regulirung auseinander.

Aus dem Schaltungsschema erkennt der Fachmann sofort, dass eine solche Lahmeyer'sche Fernleitungsdynamo mit unbedingter Zuverlässigkeit dahin wirkt, den jeweiligen Spannungsabfall in der Fernleitung durch eine genau gleich grosse Hilfsspannung zu ersetzen. Der Spannungsabfall kann rücksichtlich dieser Regulirung beliebig gross genommen werden, so dass nunmehr die Möglichkeit geschaffen ist, durch verhältnissmässig dünne Leitungen die Gleichspannung von den Hauptleitungen der Centrale nach Punkten erheblicher Entfernung unverändert zu übertragen. Bislang habe sich dies nur durch Versenkung ungeheurer Kupfermengen in die Erde ermöglichen lassen.

Des weiteren giebt Herr Lahmeyer Andeutungen über eine Regulirungsweise ähnlichen Grundgedankens, welche ermöglicht, elektrische Kraftmaschinen (Motoren) in Hintereinanderschaltung mit unveränderlicher Umlaufszahl zu betreiben.

Hierdurch ist es möglich, in Industriestädten den ganzen Kraftbedarf von einem Punkte aus zu vertheilen. Der ungeheure Preisunterschied der mechanischen Kraft, erzeugt in grossen oder in kleinen Anlagen, mache solche Kraftcentralen einträglich. Vortragender hält es für wahrscheinlich, dass die nächste grosse volkswirthschaftliche Umwälzung diejenige sein wird, welche innerhalb der Städte die Fabrikschornsteine eingehen lässt, indem auf die bezeichnete Weise die mechanische Kraft jedermann, der ihrer bedarf, durch eine Dynamo, die mit zwei dünnen Drähten an die vor dem Thore liegende Kraftcentrale angeschlossen ist, billig, bequem und reinlich zur Verfügung gestellt wird.

Herr Wilhelm von Siemens, von der Firma Siemens & Halske, erkannte in einer an den Vortrag geknüpften Erörterung die weittragende Bedeutung der Lahmeyer'schen Erfindung an, hob als besonders beachtenswerth die Stellungnahme Herrn Lahmeyer's dem Wechselstromsystem gegenüber hervor.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Gefährdung eines Eisenbahntransports. Der Begriff der Gefährdung eines Eisenbahntransports setzt nicht die hohe Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Schadens voraus, sondern es genügt die naheliegende Möglichkeit, die begründete Besorgniss eines Schadens.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Revision macht geltend, der Vorderrichter (welcher Gefährdung angenommen, nachdem der Angeklagte eine Rangirbewegung über den Wechsel eines Bahnhofs veranlasst hatte, welchen eine halbe Minute später ein einfahrender Zug passirte) habe den Begriff der „Gefährdung“ eines Eisenbahntransports unrichtig aufgefasst, indem er die blosse Möglichkeit eines Zusammenstosses mit der Wahrscheinlichkeit eines solchen verwechselt und die erstere für genügend erachtet habe. Dieser Angriff findet durch den Inhalt der Urtheilsgründe unmittelbar Widerlegung. Der dem allgemeinen Sprachgebrauche entnommene Begriff der „Gefährdung“ unterliegt wesentlich thatsächlicher Beurtheilung. Wie das Reichsgericht in konstanter Rechtsprechung angenommen hat, wird damit ein Zustand bezeichnet, in welchem nach den obwaltenden Umständen der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich gelten kann, die naheliegende Möglichkeit, die begründete Besorgniss eines Schadens vorliegt. Dagegen kann von einer Gefahr, in welche ein Eisenbahntransport gesetzt wird, nicht gesprochen werden, wenn nur die abstrakte, nach den konkreten Verhältnissen des Falles noch so entfernte Möglichkeit des Eintritts eines Schadens begründet ist. Andererseits setzt aber auch die blosse Gefährdung, wie sie das Gesetz im § 816 R.-Str.-G.-B.'s verlangt, nicht voraus, dass Schaden bereits eingetreten sei oder auch nur ein besonders hoher Grad von Wahrscheinlichkeit für dessen Eintritt vorgelegen habe. Im allgemeinen muss es hiernach dem Thatrichter überlassen bleiben, unter Erwägung aller Umstände des einzelnen Falles zu entscheiden, ob eine Gefährdung vorhanden sei oder nicht. (Entsch. in Strfs. Bd. X S. 173)“. (Erk. d. III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 25. Oktoker 1888; Rechtspr. Bd. X S. 594.)

Verschiedenes.

Amerikanische Lohnsätze.

Der Staatstatistiker von Indiana hat das nachstehende Verzeichniss der Zahl gewisser in diesem Staat beschäftigten Beamtenklassen, deren durchschnittlichen Einkommens und des Umfangs deren Beschäftigung veröffentlicht:

	Anzahl	Durchschnittliches Monatseinkommen D.	Zahl der zurückzulegenden Meilen
Personenzug-Führer	676	95 88	148
„ -Lokomotivführer	841	111.20	126
„ -Feuerleute	809	59.58	126
„ -Bremser (Schaffner)	919	51,44	148
„ -Packmeister	486	51.07	148
Güterzug-Führer	1 233	78 19	104
„ -Lokomotivführer	1 651	101 60	104
„ -Feuerleute	1 706	55,15	104
„ -Bremser	2 409	51,30	104
			tägliche Dienststunden
Stations-Zugführer	481	69 0	10,9
„ -Lokomotivführer	569	79 0	11.1
„ -Feuerleute	489	49 0	11,4
„ -Bremser	1 034	54,0	11.1
Putzer	739	36 77	10 3
Stationsbeamten ohne Telegraphendienst	1 091	54 64	11.1
Stationsbeamten mit Telegraphendienst	991	43,48	11.1
Telegraphisten ohne Stationsdienst	1 589	48 69	11

Röhren aus Holzfaser.

Wie der „Engineer“ berichtet, werden durch die Union Indurated Fibre Company in Mechanicsville, N. H., Röhren aus Holzfaser verfertigt. Dieselbe hat mit dem Board of Electric Control in Newyork City vereinbart, dass alle unterirdisch verlegten Drähte in solchen Röhren verlegt werden; ferner soll sie mit einer grossen Unternehmung für Naturgas in entsprechender Unterhandlung sein. Die Röhren sind leicht, aber stark und billiger als eiserne. Sie werden derartig hergestellt, dass sie auch mit Eisenröhren verbunden werden können.

Eisenbahn in Mittelafrika.

Die Vorarbeiten zur Herstellung einer Eisenbahn, welche den Mittelpunkt der Diamantengruben Kimberley in Mittelafrika mit dem Zambeze durch das Bechuanaland verbinden soll, sind dem Vernehmen nach beendet worden. Die Bauarbeiten selbst sollen im Mai d. J. begonnen werden. Bis Ende 1889 soll die Linie bis zum 25. Breitengrade und in 3 Jahren ganz beendet sein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen erhält die Station Strassburg-Metzger Thor mit Einführung des nächsten Sommerfahrplans die Bezeichnung „Strassburg-Neudorf."

Berlin, den 7. Februar 1889. (337)
Die geschäftsführende Verwaltung.

2. Verkehrsstörungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehung wurde in der Strecke Jaslo-Sanok und in der Strecke Stanislau-Czortkov (nordöstliche Linien) der Gesammtverkehr am 30. Januar l. J. eingestellt.

Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung wird dies zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Wien, am 2. Februar 1889. (338)
Die Verkehrsdirektion.

3. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. gelangen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 b (Stammholz, Europäisches) für den Verkehr zwischen der Bayerischen Station Engelmannsreuth einerseits und den Sächsischen Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz andererseits zur Einführung.

Auskunft über die Höhe der Sätze ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Dresden, am 5 Februar 1889. (339)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen. Zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz (Station der a. priv. Buschtehrader Eisenbahn) und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen tritt am 1. März d. J. der Nachtrag III in Kraft, welcher u. a. einen Ausnahmetarif 3 für die Beförderung bestimmter Stückgüter enthält.

Abdrücke dieses Nachtrags können durch die betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 6. Februar 1889. (340)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen

Anlässlich Berechnung der bezüglichen Frachtsätze auf Grund der wirklichen Entfernungen treten mit Gültigkeit vom 1. April d. J

1. in den Staatsbahnverkehren Hannover/Oldenburg-Berlin, Breslau, Erfurt und Altona hinsichtlich des Verkehrs zwischen Stationen der Strecken Bremen-Bremerhafen, Bremen-Wunstorf, Bremen-Harburg und Harburg-Lüneburg-Bevensen des Direktionsbezirks Hannover, sowie den Stationen der Oldenburgischen, Unter-Elbeschen und Hoya-Eystruper Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Breslau, einschliesslich Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, den an den Berlin-Dresdener bezw. Halle-Sorau-Gubener und Oberlausitzer Strecken belegenen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, sowie den an der Strecke Zernitz-Berlin (Hamb. Bahnhof) belegenen Stationen des Direktionsbezirks Altona andererseits;
2. im Niederdeutschen Verbande:
   a) im Verkehr zwischen Stationen der unter 1 bezeichneten Strecken des Direktionsbezirks Hannover, sowie den Stationen der Oldenburgischen und Hoya-Eystruper Bahn einerseits und Stationen der Paulinenaue-Neuruppiner Bahn bezw. Neubrandenburg der Mecklenburgischen Südbahn andererseits,
   b) im Verkehr zwischen den Stationen der Unter-Elbeschen, Lübeck-Büchener und Holsteinischen Marschbahn einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Magdeburg und Erfurt, sowie der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits

anderweite erhöhte Frachtsätze in Kraft, über welche bis zum Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion Auskunft ertheilt.

Hannover, den 2. Februar 1889. (341)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Vom 1. März d. J. ab wird die an der Strecke Geiersberg-Wildenschwert gelegene Station Friedrichswald der Oesterreichischen Nordwestbahn in den vom 1. Oktober 1887 gültigen Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von den Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn etc. einbezogen. Friedrichswald ist in dem genannten Tarif auf Seite 11, Schnitttafel B, bei den Stationen der Gruppe A mit einer Entfernung von 37 km und einem Frachtsatz von 13,1 kr nachzutragen.

Breslau, den 6 Februar 1889. (342)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 15. Februar d. J. kommen direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Blumenthal und Farge der Farge-Vegesacker Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits zur Einführung.

Die betreffenden Frachtsätze können bei den betheiligten Dienststellen in Erfahrung gebracht werden.

Dresden, den 6. Februar 1889. (343)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Durch den am 1. März d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag V werden die besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement ergänzt bezw. abgeändert, Tarifsätze für Berlin (Görl. Bhf., Schles. Bhf. und Stettiner Bhf.), Hamburg H. und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) ermässigt, sowie Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Deutschem Zucker nach Rumänien, Serbien, Bulgarien oder weiter, und für Pflaumen und Pflaumenmus (Powidl, Lequar) aus Bosnien eingeführt.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 31. Januar 1889. (344)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Dänischer, Deutsch-Skandinavischer und Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güterverkehr. In die Tarife für die vorbezeichneten Verkehre wird mit sofortiger Gültigkeit nachstehende Bestimmung aufgenommen:

Im Verkehre nach Hamburg B. und Hamburg H. müssen allen Wagenladungen seitens der Versender Frachtbriefe in doppelter Ausfertigung mitgegeben werden, von denen das mit „Duplikat" bezeichnete Exemplar sämmtliche Angaben des Originalfrachtbriefes (auch die Frachteintragungen) wörtlich enthalten muss.

Der Originalfrachtbrief ist den Zollpapieren, der Duplikatfrachtbrief den Expeditionspapieren beizufügen.

Altona, den 30. Januar 1889. (345)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Die Station Altchemnitz der Sächsischen Staatsbahnen wird mit dem Tage des Inkrafttretens des neuen Deutsch-Dänischen Gütertarifs, dem 1. Februar d. J., auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern in den obigen Verband einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Ferner wird in den genannten Tarif die Bestimmung aufgenommen, dass die Fracht mit 0,10 ℳ bezw. 0,10 kr. nach oben abgerundet wird.

Altona, den 26. Januar 1889. (346)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Am 10. d. Mts. treten für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda, Gera, Gera-Pforten, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatsbahnen veränderte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft, welche niedriger sind, als die seither bestandenen.

Die betheiligten Dienststellen ertheilen über die Höhe der neuen Frachtsätze auf Befragen Auskunft.

Dresden, den 2. Februar 1889. (347)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Deutsch-Niederländischen** Eisenbahnverbande tritt am 1. März d. J. zum Heft 2 des Gütertarifs des 3. Nachtrag in Kraft, enthaltend u. a. Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommene Station Sittard der Niederländischen Staatsbahnen (südliche Linien), ermässigte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg und Altona, einen Ausnahmetarif (A) für Holz usw. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen und die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Elberfeld, 2/2. 89. (348)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Nassau-Elsässischer Güterverkehr. Die im Nachtrag XII zu Heft 3 des Südwestdeutschen Gütertarifs für den Verkehr der Station Höchst a/M. vorgesehenen Entfernungen gelten von heute an, soweit nicht Erhöhungen eintreten, auch für den nebenbezeichneten Verkehr.

Frankfurt a/M., den 2. Febr. 1889. (349)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eydtkuhner Transitgüter-Verkehr. Vom 15. Februar 1889 ab wird der Artikel „Schmelztiegel von Graphit" in die 2. Kategorie des Ausnahmetarifs 31 — Theil I — des Eydtkuhner Transittarifs aufgenommen.

Ferner wird vom obigen Tage ab die Station Danzig, Olivaer Thor, und vom Tage der Betriebseröffnung ab die Station Danzig, Weichselbahnhof, in den Ausnahmetarif 31 — Theil I — für Eisen und Stahl usw. und in den Ausnahmetarif A (Sammelgüter) des Eydtkuhner Transit-Gütertarifs mit den folgenden Tarifsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg in Mark:

Nach Eydtkuhnen transit von	Entfernung	Ausnahmetarif 31						Ausnahmetarif A.	
		1. Kategorie		2. Kategorie		3. Kategorie		Allgemeine Wagenladungsklasse	
	km	zu 5000 kg	zu 10000 kg	zu 5000 kg	zu 10000 kg	zu 5000 kg	zu 10000 kg	A. zu 5000 kg	B. zu 10000 kg
Danzig, Olivaer Thor	350	1,09	0,91	0,88	0,73	0,77	0,64	1,63	1,36
Danzig, Weichselbahnhof	354	1,10	0,92	0,89	0,74	0,78	0,65	1,66	1,38

Die bisherige Tarifstation Danzig erhält die Zusatzbezeichnung „lege Thor".

Bromberg, den 30. Januar 1889. (350)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Zu den Tarifheften VIIIa und VIIIb treten vom 15. d. Mts. ab die Nachträge II in Kraft, welche namentlich Theilfrachtsätze für die Station Wächtersbach sowie ermässigte Theilfrachtsätze für die Stationen Hanau etc. enthalten. Auskunft ertheilen sämmtliche Verbandsstationen.

Frankfurt a./M., den 2. Febr. 1889. (351)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Durch die Einführung des vom 1. d. Mts. ab gültigen Gütertarifs für den obenbezeichneten Verkehr wird der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Dahme-Uckroer Eisenbahn andererseits vom 1. Oktober 1887 bezüglich des Verkehrs mit den Stationen Berlin, Lehrter und Potsdamer Bahnhof aufgehoben.

Ferner ist die im neuen Gütertarif für die Station Geest-Gottberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg aufgeführte Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen vom 1. d. Mts. ab aufgehoben.

Erfurt, den 2. Februar 1889. (352)

Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Süddeutscher Güterverkehr.

1. Mit dem 10. Februar 1889 wird die Station Frankfurt a/M. Hafen in das Tarifheft III vom 1. Mai 1883, betreffend den rubrizirten Verkehr, einbezogen.

   Der direkte Verkehr mit der genannten Station ist auf Wagenladungen beschränkt und erstreckt sich auf solche Sendungen, welche mit direkten Frachtbriefen nach, beziehungsweise von Frankfurt a/M. Hafen Beförderung finden und
   a) auf den Lagerplätzen am Hafen,
   b) in den Lagerhäusern im Hafen gelagert werden, beziehungsweise gelagert haben;
   c) vom Eisenbahnwagen ins Schiff, beziehungsweise vom Schiff auf den Eisenbahnwagen verladen werden.

   Für Frankfurt a/M. Hafen werden die gleichen Frachtsätze berechnet, wie für den Verkehr mit Frankfurt a/M. (Sachsenhausen, Taunus-Bhf. Dir. Frankfurt a/M.) Ostbahnhof und H. L. B. bestehen.

   Diese Sätze erhöhen sich noch um die von der Versandstation auf den Frachtbriefen und Frachtkarten auszuwerfende Ueberfuhrgebühr von 2 *M.* für den Wagen, ohne Rücksicht auf das im Wagen verladene Gewicht. Der genannte Betrag kommt gleichzeitig mit den Frachten bis, beziehungsweise von Frankfurt a/M. zur Einhebung.
2. Die in den Tarifen für den Galizisch-Süddeutschen Verkehr, und zwar vom 1. Februar 1882, Heft I, betreffend den Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1883, Heft II, betreffend den Verkehr mit Württemberg etc., vom 1. Mai 1883, Heft III, betreffend den Verkehr mit Mitteldeutschen Gemeinschaftsstationen, für die in Czernowitz zur Reexpedition gelangenden Getreide- etc. Sendungen enthaltenen Reexpeditionsbestimmungen finden nunmehr auch auf solche Sendungen Anwendung, welche aus den Magazinen der Bukowinaer Boden-Kreditanstalt und der Filiale der Galizischen Aktien-Hypothekenbank in Czernowitz zur Reexpedition gelangen.
3. Für die in Brody, Czernowitz, Krakau, Lemberg, Podwoloczyska und Wien Nordbahnhof, sowie in den Magazinen der Bukowinaer Boden-Kreditanstalt und der Filiale der Galizischen Aktien-Hypothekenbank in Czernowitz zur Reexpedition gelangenden Sendungen wird die Reexpeditionsfrist vom 10. Februar 1889 an auf sechs Monate ausgedehnt.

   Desgleichen erfährt von demselben Zeitpunkte an der Termin für die Vorlage der Belege, behufs Portoausgleiches bei den expedirten Sendungen, eine Verlängerung auf sechs Monate.

Wien, am 21. Januar 1889. (353)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Aufhebung des Ausnahmetarifs VI (für raffinirtes Petroleum etc.) und Verlegung des Zeitpunktes der Aufhebung des Ausnahmetarifes VII (für Petroleum roh) Mit Wirksamkeit vom 20. März 1889 treten die, in dem seit 1. Februar 1887 gültigen Anhang zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes VI für den Transport von raffinirtem Petroleum — mit Ausnahme der hierfür rücksichtlich des Verkehrs nach Pressburg und Tótmegyer darin vorgesehenen Frachtsätze —, ausser Kraft. — Von diesem Tage an finden für fragliche Sendungen bei direkter Abfertigung die Taxen der Klasse A des Tarifes für obgenannten Verkehr, bei gebrochener Abfertigung von Bahn zu Bahn jedoch die Taxen der bezüglichen Lokaltarife Anwendung.

Unter Einem wird der laut Verordnungsblatt Nr. 6 ex 1889 Seite 158 kundgemachte Zeitpunkt für die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes VII (Petroleum roh etc.), vom 1. auf 10. März l. J. verlegt.

Wien, am 4. Februar 1889. (354)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, zugleich namens der betheiligten Verbandverwaltungen.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1889 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 ausgeloost worden:

à 3 000 *M.*

Nr. 113 205 340 357 404 407 412 466 470 766 813 829 867 1026.

à 1 500 *M.*

Nr. 1197 1207 1288 1310 1319 1452 1544 1555 1593 1620 1663 1695 1768 2149 2156 2159 2178 2264 2295 2394 2440 2442 2529 2555 2613 2639 2714 2752 2761 2799 2868 2996 3056 3113 3116 3145 3164 3166 3215 3223 3279 3357 3398 3491 3492.

à 300 *M.*

Nr. 3520 3534 3723 3760 3818 3891 3921 4102 4224 4260 4267 4327 4355 4411 4526 4549 4678 4762 4949 5031 5050 5054 5143 5200 5280 5291 5529 5553 5785 5904 5931 5932 6006 6019 6231 6315 6357 6393 6385 6465 6500 6618 6699 6781 6924 6949 7047 7163 7167 7235 7351 7358 7374 7429 7507 7634 7679 7813 7918 8105 8126 8261 8389 8401 8411 8453 8733 8857 8882 8927 9068 9304 9318 9359 9367 9438 9439 9532 9607 9609 9638 9647 9648 9857 9949 9957 10317 10339 10375 10463 10863 10971 10977 11087 11097 11173 11177 11266 11624 11704 11742 11924 11972 12023 12109 12151 12161 12176 12257 12399.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe II Nr. 10 bis 20 nebst Talons sind vom 1. April 1889 ab:

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

zur Einlösung zum Nennwerth unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen.

Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 5. Januar 1889. (355)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an Papier-, Schreib- und Zeichenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1889 bis 31. März 1890 soll von der unterzeichneten Direktion im Wege des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens vergeben werden.

Die Angebote sind bis Dienstag, den 26. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr mit der Aufschrift

„Lieferungsangebot auf Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien"

an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe Nr. 23, versiegelt und portofrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11 Uhr im Geschäftszimmer unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr. 39, statt. Daselbst liegen auch die Bedingungen mit den Bedarfsnachweisungen zur Einsichtnahme aus und können dieselben von dort gegen Einsendung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 29. Januar 1889. (356)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Herstellung eines mit Signalsicherung verbundenen Weichenstellwerkes für 4 Weichen mit 5 Hebeln auf Bahnhof Alt-Boyen soll vergeben werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert ihre Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei und versiegelt bis zum 15. Februar d. J. Vormittags 10 Uhr an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Angebote wird zu vorstehendem Termin in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Bieter im Zimmer Nr. 16 des hiesigen Verwaltungsgebäudes erfolgen.

Die Verdingungsunterlagen können von unserem technischen Büreau gegen 50 ₰ Schreibgebühren bezogen werden.

Lissa i/P., den 27. Januar 1889. (357)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Am Dienstag, den 19. Februar d. J., Mittags 12½ Uhr, werden in unseren Geschäftsräumen, Lindenstr. 19, die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten Schienen und Metallabgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), Stargard i/Pom., Schivelbein, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Büreaus des Deutschen Submissionsanzeigers und der Redaktion der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zu Berlin zur Einsicht aus; auch werden dieselben auf portofreie Anforderung gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Stettin, den 2. Februar 1889 (358J)
Königliches Eisenbahnbetriebsamt
(Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg).

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nr. 3. Jahrgang 1889. **Berlin, am 9. Februar 1889.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	B	364/66	3	Packete	Pappen	—	38	1	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
2	B	—	1	–	Aschelade	—	1	2	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
3	B (roth)	—	1	—	Rolle Zinkblech	—	50	3	Sonneberg	Werrabahn	Schuppenrev.
4	B 1	44	1	Kiste	leer	—	14	4	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	B F	3070	1	Ballot	Garn	—	47	5	Selb	Bayerische Stsb.	
6	B F G	4146	1	Kiste	leer	—	50	6	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
7	A	5400	1	„	unbekannt	—	23	7	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
8	C F	1/3	3	Fässer	leer	—	21	8	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
9	C F B	91	1	Stück	Seil	—	—	9	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
10	D	4236	1	Packet	Austernschalen	—	51	10	„	„	
11	D B	701	1	Kiste	leer	—	—	11	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	Chemnitz-Altdorf.
12	E	2	1	Fass	leer	—	18	12	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
13	E L	6806	1	Korbflasche	Lack	—	21	13	München C. B.	Bayerische Stsb.	
14	E R & Co.	3006 3007	2	Fässer	leer	—	6	14	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
15	E S	242	1	Kiste	Seifenpulver	—	32	15	Altendorf	K. E.-D. Elberfeld	
16	F	—	2	—	Ofenthüren u. 1 Rost		5	16	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
17	F G	1	7	Pack	Papier	—	221	17	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Elberfeld.
18	F K	2	1	—	Ambos	—	41	18	Hagen	„	
19	G	—	5	Pack	Leder	—	375	19	Harlingen	Niederländ. Stsb.	beschrieben Gummersbach.
20	G B	26	1	Bund	eis. Stangen	—	10	20	Bremen	K. E.-D. Hannover	
21	G B & C	284	1	Bürde	Stahl	—	40	21	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
22	G C	287	1	Kiste	unbekannt	—	262	22	Vlissingen H	Niederländ. Stsb.	
23	G V	13156	1	—	Ambos	—	—	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
24	H 88 — MD T L C	—	1	Ballen	Häute	—	500	24	's Bosch	Niederländ. Stsb.	
25	HK	16829	1	Fass	Oel	—	198	25	Kempten	Bayerische Stsb.	
26	H M F v H	46 783	1	Kiste	Kaffeemühlen	—	13	26	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Barmen und Hagen.
27	H S	997	1	„	leer	—	7,5	27	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
28	J B C	—	1	„	Glas	—	121	28	Aix T.	Grand Central Belge	
29	J C S	37239	1	„	unbekannt	—	40	29	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
30	J K	97	1	Fass	leer, gebraucht	—	9	30	Pforzheim	Badische Stsb.	Bleianschrift: Elberfeld.
31	J W	1880	1	Kiste	gefüllt	—	15	31	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
32	K	170	1	„	Schwämme	—	11	32	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
33	K	100	1	Ring	Draht	—	31,5	33	Elberfeld St.	„	beschrieben Elberfeld.
34	K F	10689	1	Fass	Oel	—	198	34	Kempten	Bayerische Stsb.	
35	L	III	1	Kiste	Eisentheile	—	63	35	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
36	L	8	1	—	Eisenplatte (Ofentheil)		2	36	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	. . . . hütte . . . dingen.
37	L B	—	1	Rolle	Tittlinge	—	52	37	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
38	L B 1/2	35/36	2	Fässer	Oel	—	375	38	Metz	Elsass-Lothring.	
39	M C	8393	1	Ballen	Tuch	—	25	39	Aachen	Linksrh. Köln	
40	MH	196	1	Bund	Jalousienbretter	—	9	40	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
41	MY	18	1	Kollo	Gardinenstangen	—	5	41	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
42	M S	730	1	Fass	Oel	—	245	42	Kempten	Bayerische Stsb.	
43	M S	729	1	„	Oel	—	264	43	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
44	M S A	—	1	Pack	Säcke	—	9	44	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
45	N	—	1	—	eisernes Rohr	—	89	45	Neubreisach	Elsass-Lothring.	
46	N M	1	1	Sack	Samen	—	50	46	Aachen	Linksrh. Köln	
47	P F	5135	1	Kiste	unbekannt	—	230	47	Altmünsterol	Elsass-Lothring.	
48	P H	7780	1	Korbflasche	leer	—	5,5	48	Wandsbek Güterexpedit.	Lübeck-Hamburger	am 17/1. 89 in dem ab Hamburg mit Stückgütern beladenen Wagen 6197 Mgdb. gefunden.
49	P M	3	1	Kiste	Thee	—	13	49	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
50	P V	866	1	Sack	Farbstoff	—	95	50	Düren	Linksrh. Köln	
51	Q V N	186	1	—	Wagenlaterne	—	—	51	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
52	R	1	1	Sack	Säcke	—	58	52	Wurzen	Sächsische Stsb.	
53	R J	—	1	Fass	leer	—	8	53	Aachen T.	Linksrh. Köln	
54	R S / A D	23 / 1524	1	Kiste	Seife	—	20	54	Endorf	Bayerische Stsb.	
55	S	1/3	3	Kisten	leer, gebraucht	—	30	55	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
56	S	8/11	4	Säcke	Lumpen	—	363	56	Mannheim	Badische Stsb.	
57	S	—	2	—	eiserne Töpfe	—	10	57	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppen rev.
58	S	10	1	Korb	Kleider	—	—	58	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
59	S & C	962	1	Oelfass	leer	—	—	59	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
60	S S & S	2967	1	Kiste	Aepfel	—	66	60	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	Basel beschrieben.
61	T	2	1	Sack	Werg	—	8	61	München C. B.	Bayerische Stsb.	
62	T C B	37224	1	Kiste	unbekannt	—	128	62	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
63	W C	109	1	"	leer, gebr.	—	20	63	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
64	W F	3828	1	"	leer	—	61	64	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
65	W L B J	—	204	—	gesalzene Häute	—	—	65	Alphen	Grand Central Belge	
66	Z F	3173 / 3177	2	Kisten	Zucker	—	29	66	Weizen	Badische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
67	A S Luda Binker	222	1	Kiste	unbekannt	—	56	67	Almelo	Niederländ. Stsb.	
68	Adler	—	1	Sack	leere Säcke	—	32	68	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
69	Avoine	—	1	Stück	Guss	—	4	69	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
70	Bäuchle	364	1	Bierfass	leer	—	24	70	Zwickau	Sächsische Stsb.	
71	Borsch	—	1	Koffer	Kleider	—	—	71	Kempten	Bayerische Stsb.	
72	Collin	—	1	Fass	leer	—	25	72	Hasselt	Grand Central Belge	
73	Dassogne	—	1	Kiste	?	—	1	73	Louvain	"	
74	E K Niederdorf bei Soldau Ostger und F	66 / 5	1	Kiste	?	—	32	74	Soldau	K. E.-D. Bromberg	
75	H. Fuchs	—	1	Fass	leer	—	20	75	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
76	F B Bremen	775	1	"	Butter	—	29,5	76	Bremen	K. E.-D. Hannover.	Schuppenrev.
77	G A O Bremen	1488	1	—	Stuhlgestell	—	7,5	77	"	"	Schuppenrev.
78	Gebr. Düwel Lage	—	1	Pack	leere Säcke	—	34	78	Verden	"	beklebt: Oldenburg / Verden
79	Herzer & Wimmer	—	2	Fässer	leer	—	44	79	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
80	J R Bremen	1564	1	Kollo	2 Kohlenkasten	—	3	80	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
81	Karmeliten-Bräu Weissenfeld	463	1	Bierfass	leer	—	—	81	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
82	Löwenstein	—	2	Pack	Säcke	—	51	82	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
83	Pilsen	6062	1	Fass	leer	—	55	83	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
84	H. Vanlandechem — Semai Bruxelles — midi	—	1	—	Privatdecke	—	—	84	Hanau W.	Hessische Ludwigsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:						
85	—	4	1	Sack	Holzwaaren	—	28	85	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
86	—	7	1	Fass	leer	—	18	86	Chemnitz	Sächsische Stbs.	
87	—	10	1	Kolli	Ofentheil	—	4	87	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
88	—	12 / 7	1	Milchkrug	leer	—	4,5	88	Wilthen	Sächsische Stbs.	
89	—	27	1	Packet	Putzwolle	—	28	89	Leipzig II	"	
90	—	29	1	—	Pappe	—	7	90	Minden	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung — Marke	Bezeichnung — Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort — Station	Lagerort — Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
	der Güter									
91	—	581	1	Fass	leer —	13	91	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
92	—	64182	1	„	leer —	18	92	Plauen i. V. ob. Bhf.	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
93	rother Strich	—	1	Stab	Flacheisen —	9	93	Waldkirchen	Sächsische Stsb.	
94	/ roth	—	2	Kolli	eis. Rollen —	3	94	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
95	[Zeichen]	29724	1	Kiste	Plakate —	1	95	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
96	[Zeichen]	885	1	Fass	leer —	37	96	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	
97	CKB	10	1	Kiste	unbekannt —	170	97	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
98	234	51	1	„	Silberdraht —	74	98	Feijenoord	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
99	—	—	1	Ballen	? —	20	99	Berzeé	Grand Central Belge	
100	—	—	2	Bund	Besenreis —	56	100	Kufstein	Bayerische Stsb.	
101	—	—	2	—	eich. Bohlen —	—	101	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	80	Stück	Bretter —	200	102	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
103	—	—	1	Bierfass	leer —	21	103	Zwickau	„	
104	—	—	1	Ballen	Callicot —	30,5	104	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
105	—	—	1	—	Damennähtisch mit Klapptischplatte	10	105	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	1	Stück	keilförmiges Eisen —	7	106	Posen	K. E.-D. Breslau	
107	—	—	1	Stab	Eisen —	13	107	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
108	—	—	1	Rolle	eckiger Eisendraht —	—	108	Holzwickede	„	
109	—	—	1	Kiste	ansch. Eisenw. —	21	109	Hagen	„	
110	—	—	1	Korb	ansch. Eisenw. —	67	110	„	„	
111	—	—	1	Fass	leer —	18	111	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
112	—	—	2	—	alte Gewehrläufe —	—	112	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
113	—	—	56	Stück	Gusstheilchen (Fensterbeschläge)	3,5	113	Niederlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	—	—	3	„	Heubäume —	40	114	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
115	—	—	1	Sack	Holzschuhe —	20	115	Aachen	Linksrh. Köln	
116	—	—	1	„	Holzwaare —	8	116	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
117	—	—	1	Kiste	Käse —	8	117	Braunschweig	„	
118	—	—	1	Bund	Ketten —	48	118	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
119	—	—	1	Kiste	leer —	10	119	Cassel trans.	K. E.-D. Hannover	
120	—	—	1	Handkoffer	Kleider —	13	120	Weizen	Badische Stsb.	
121	—	—	1	Korb	leer —	6	121	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	alter Zettel v. Paris, sowie Novéant. Im Korb befindliches Tuch trägt Nr. 2382 u. alter Zettel Avricourt.
122	—	—	3	Kolli	Kronen zu Gardebroständern	—	122	Aachen	Linksrh. Köln	
123	—	—	1	—	Kupferplatte —	16	123	Pforzheim	Badische Stsb.	
124	—	—	4	—	Kupferschalen —	2	124	„	„	
125	—	—	5 2 1	— — —	eis. Langträger — „ Querträger — Platte —	—	125	Wissen	K. E.-D. Elberfeld	
126	—	—	1	Sack	Lumpen —	24	126	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
127	—	—	1	„	Löthzinn —	11	127	Greiz	Sächsische Stsb.	
128	—	—	1	—	Maschinentheil —	0,5	128	Spandau	K. E.-D. Magdeburg	
129	—	—	1	Platte	Messing —	6	129	Gev.-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
130	—	—	1	Kasten	Musikinstrument (Glaseuphonium)	51	130	Düsseldorf	„	
131	—	—	1	Bund	Nageleisen —	25	131	Rehau	Bayerische Stsb.	
132	—	—	1	Fass	Oel —	61	132	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
133	—	—	1	„	Oel —	191	133	Euskirchen	Linksrh. Köln	
134	—	—	1	—	Ofenrohr —	6	134	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
135	—	—	3	—	eiserne Ofentheile —	13	135	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
136	—	—	5	Petrol.-Fässer	leer —	160	136	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	bei 52 Fässer ab Leer.
137	—	—	3	Petrol.-Fässer	leer —	96	137	„	„	bei 29 Fässer ab Emden.
138	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	—	138	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
139	—	—	8	Petrol.-Fässer	leer —	268	139	Wünschendorf	Sächsische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
140	—	—	10	Petrol.-Fässer	leer —	350	140	Bamberg	Bayerische Stsb.	
141	—	—	2	—	eiserne Pfannen —	5	141	Neuss	Linksrh. Köln	
142	—	—	2	—	Privatdecken —	—	142	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
143	—	—	4	Pack	Putztücher —	25	143	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	1	—	in Papier eingewickelter gusseisern. lackirter Rahmen mit daran befestigten, in Papier gewickelten 2 gusseisern. lackirten Adlern	12	144	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Hannover	
145			2	—	Radspeichen —	-	145	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Zollhaus Frankf. a/M.
146	—	—	1	—	eis. Rohr od. Stöpselstange	—	146	Eilgut-Exped. Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
147	—	—	1	Packet	Rohrgewebe —	12	147	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
148	—	—	2	Bund	eis. Rohre —	42	148	Gev.-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	—	30	„	eis. Röhren —	1500	149	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
150	—	—	1	Sack	Rüben —	57	150	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	—	—	1	Pack	Säcke —	20	151	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	Schuppenrevision.
152	—	—	2	—	leere Säcke —	0,5	152	Bremen	K. E.-D. Hannover	
153	—	—	1	Bund	5 Stäbe Rundstahl —	58,5	153	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
154	—	—	1	—	Schaar —	2	154	Posen	K. E.-D. Breslau	
155	—	—	1	Pack	16 Schaufeln —	21	155	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	—	1	—	eis. Schraubenschlüssel, $1\frac{1}{2}$ m lang	16	156	Bredelar	„	
157	—	—	9	Spahnkörbe	leer —	—	157	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
158	—	—	9 5	Pack —	je 6 Stück Spülbesen Spülbesen, lose	4,5	158	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	—	2	Bund	Stabeisen —	49	159	Jablonowo	K. E.-D. Bromberg	
160	—	—	2	Stäbe	Stahl —	24	160	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	1	Packet	2 Stühle —	11	161	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
162	—	—	3	Stück	von einem Aufsatze zu einem Schranke	0,5	162	Jarotschin	K. E.-D. Breslau	
163	—	—	1	—	gusseis. Ventil —	—	163	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
164	—	—	1	—	Verschlag oder Modell	3	164	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
165	—	—	1	—	Vorlegebaum —	—	165	Posen	K. E.-D. Breslau	
166	—	—	1	Pack	Zaundraht —	125	166	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A F	21	1	Ballen	Leinwand u. Batisttücher	56	1	Kolomea	Lemb.-Czern.-Jassy	
2	B	229	1	Kiste	Diverse —	80	2	Sadagóra	„	
3	H L	+11739	1	Ballen	Tuch —	18	3	Jassy-Suczawa	„	
4	J P A R	—	1	Pack	Roggen —	56	4	Bukaczowce	„	
5	K	I	1	Sack	Tuch —	19	5	Sniatyn	„	
6	K D	6845/46	2	Kolli	Häckster Maschinen —	100	6	Stanislau	„	
7	M F	414	1	Kiste	Maschinentheile —	62	7	„	„	
8	M. S.	2	1	„	Diverse —	9	8	Hliboka	„	
9	W	7782/83	2	Ballen	Garn —	435	9	Jassy-Suczawa	„	
10	Hanna Malzfabriken Milchspeisen & Katschor Wischau	—	1	„	Säcke —	22	10	Stanislau	„	
11	—	—	3	Stück	Güterdeckenleinen —	6	11	Jassy-Suczawa	„	
12	—	—	1	Fass	Heringe —	133	12	Czernowitz	„	
13	—	—	1	Stück	eiserner Streifbaum —	13	13	Lemberg	„	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 12. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 13. Februar 1889.

Inhalt:

Die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1887/88.

(Fortsetzung aus Nr. 11.)

A. Einnahmen.

Von den Gesammteinnahmen entfielen auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge im Jahre 1887/88 32 665 *M.* gegen 31 448 *M.* im Jahre 1886/87. Dieselben sind mithin um 1 217 *M.* oder 3,9 pCt. gestiegen. Der grösste Theil der Vermehrung der Verkehrseinnahmen entfällt mit 44 283 346 *M.* (oder 9,4 pCt.) auf den Güterverkehr, während beim Personenverkehr die Zunahme nur 7 704 446 *M.* oder 4,4 pCt. beträgt. Die sonstigen Einnahmen haben sich um 948 645 *M.* oder 3,5 pCt. erhöht.

Die Gesammteinnahmen vertheilen sich:

	1886/87 pCt.	1887/88 pCt.
auf den Personenverkehr mit	26,1	25,3
„ „ Güterverkehr mit	69,9	70,9
„ die sonstigen Einnahmen mit	4,0	3,8

Der Personen- und Gepäckverkehr hat, gleichwie im Vorjahre, sowohl hinsichtlich des Umfanges wie der Ergebnisse eine günstige Entwickelung erfahren. Dieses Ergebniss ist im wesentlichen auf die bereits im Vorjahre eingetretene, im Berichtsjahre andauernde allgemeine Besserung der Verkehrsverhältnisse und der dadurch begünstigten beträchtlichen Zunahme des Reise- und Erholungsverkehrs zurückzuführen. Daneben hat die Ausdehnung des direkten Verkehrs, die Vermehrung der Züge sowohl für den Lokal- wie für den durchgehenden Verkehr, in Verbindung mit der fortgesetzt angestrebten Verbesserung der Zuganschlüsse, die Eröffnung neuer Haltestellen, endlich auch die vermehrte Benutzung der Schlafwagen zu der durch die anhaltend gute Witterung der Sommermonate ohnehin begünstigten Verkehrssteigerung beigetragen. Dagegen haben die im Februar und März eingetretenen ausserordentlichen Witterungsschäden und die zahlreichen Verkehrsunterbrechungen Ausfälle herbeigeführt.

Die auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr entfallene Einnahme ist von 8 404 *M.* im Jahre 1886/87 auf 8 449 *M.* im Jahre 1887/88, mithin um 45 *M.* oder 0,5 pCt. gestiegen. Dass diese Steigerung ungeachtet der erheblichen Gesammtzunahme nur gering ist, erklärt sich dadurch, dass nicht nur die neu eröffneten Strecken, fast durchweg Nebenbahnen, erfahrungsmässig die Durchschnittseinnahme der älteren Bahnen zunächst nicht erreichen, sondern dass auch der Verkehrsdurchschnitt der neu verstaatlichten Bahnen hinter dem Durchschnitt der Staatsbahnen zurücksteht. Auf 1 000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen zurückgeführt, ergibt sich für beide Jahre ein Einnahmebetrag von 115 Mark. Auf den Binnenverkehr des Staatsbahnnetzes entfallen von den Einnahmen 161 376 640 *M.* oder 87,4 pCt., während der Verkehr mit fremden Bahnen, sowie der Durchgangsverkehr mit nur 12,6 pCt. betheiligt war.

Auf die einzelnen Wagenklassen vertheilen sich die Einnahmen aus der Personenbeförderung in folgender Weise:

Es wurden vereinnahmt	im Jahre 1886/87 *M.*	pCt.	im Jahre 1887/88 *M.*	pCt.
für die I. Wagenklasse . .	7 993 060	4,6	7 768 874	4,3
„ „ II. „ . .	46 326 728	26,9	47 910 950	26,7
„ „ III. „ . .	75 475 877	43,9	77 739 104	43,3
„ „ IV. „ . .	37 571 302	21,8	41 002 686	22,8
„ „ Militärbeförderung .	4 711 817	2,8	5 219 028	2,9

Die Gesammtzahl der beförderten Personen stieg von 176 077 750 im Vorjahre auf 191 674 616 im Berichtsjahre, hat mithin um 8,9 pCt. zugenommen.

Von der Gesammtzahl der Reisenden entfallen

auf die I. Wagenklasse	1 004 345	oder	0,5 pCt.
„ „ II. „	19 100 216	„	10,0 „
„ „ III. „	106 118 254	„	55,4 „
„ „ IV. „	61 194 340	„	31,9 „
„ „ Militärbeförderung . . .	4 257 461	„	2,2 „

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug
5 347 861 475 im Jahre 1886/87,
5 610 707 374 „ „ 1887/88,
mithin im Berichtsjahre 4,9 pCt. mehr, während die Anzahl der Platzkilometer um 5,5 pCt. gestiegen ist, wozu die Vermehrung der Züge auf den alten Strecken und die Eröffnung neuer, meist wenig frequenter Nebenbahnen, wesentlich beigetragen hat.

Von den zurückgelegten Personenkilometern entfallen

auf die I. Wagenklasse	95 886 708	oder	1,7 pCt.
„ „ II. „	898 616 182	„	16,0 „
„ „ III. „	2 338 463 397	„	41,7 „
„ „ IV. „	1 932 056 806	„	34,4 „
„ „ Militärbeförderung . . .	345 684 281	„	6,2 „

Die von jedem Reisenden durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke ist von 30,37 km des Vorjahres auf 29,27 km im Berichtsjahre herabgegangen. Auch bei den einzelnen Wagenklassen hat sich die durchschnittliche Wegelänge verringert und zwar am erheblichsten in der I. Wagenklasse von 97,40 auf 95,48 km. Bei der Militärbeförderung hat dagegen eine Zunahme der durchschnittlichen Wegestrecke von 73,69 auf 81,19 km stattgefunden. Die auf 1 km Betriebslänge für den Personenverkehr entfallene Anzahl Personen ist von 254 026 auf 256 757 im Jahre 1887/88 gestiegen, die Ausnutzung der bewegten Plätze ist dagegen um ein Geringes zurückgeblieben (24,6 gegen 24,7 pCt.).

Die durchschnittliche Einnahme aus der Personenbeförderung betrug

	im Jahre 1886/87	im Jahre 1887/88
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	8 174 *M.*	8 221 *M.*
„ jede beförderte Person	0,98 „	0,94 „
für 1 Personenkm	3,22 ₰	3,20 ₰
„ 1 Achskm der Personenwagen . .	14,8 „	14,8 „

Die Verringerung der durchschnittlichen Einnahme für 1 Personenkm ist im wesentlichen auf die gesteigerte Benutzung der Rundreise-, Rückfahrt- und Zeitkarten, an welcher die III. Wagenklasse vorzugsweise betheiligt ist, zurückzuführen.

Der Verkehr auf zusammensetzbare Rundreisekarten hat im Berichtsjahre eine weitere erhebliche Ausdehnung gewonnen. Die Anzahl der ausgegebenen zusammensetzbaren Fahrkarten (Kartenhefte) ist von 128 941 im Jahre 1886/87 auf 158 362 im Jahre 1887/88, mithin um 22,8 pCt. gestiegen.

Von den verausgabten Karten entfielen

auf die I. Wagenklasse	2 362 =	1,5 pCt.
„ „ II. „	73 461 =	46,4 „
„ „ III. „	82 539 =	52,1 „

Nach der Streckenlänge kommen auf Entfernungen von:

600— 700 km	17 994 =	11,4 pCt.
701—1 000 „	46 092 =	29,1 „
1 001—1 500 „	53 357 =	33,7 „
1 501—2 000 „	24 839 =	15,7 „
über 2 000 „	16 080 =	10,1 „

Die Anzahl der verausgabten eigenen Koupons betrug 2 352 111 mit einem Erlöse von 7 798 827 *M.*

An den Gesammteinnahmen aus der Personenbeförderung ist der Rundreiseverkehr mit 4,3 pCt. (im Vorjahre mit 3,6 pCt.) betheiligt gewesen.

Die Einnahmen aus dem Schlafwagenverkehr haben sich von 275 793 *M.* im Jahre 1886/87 auf 320 285 *M.* im Jahre 1887/88, mithin um 16,1 pCt. erhöht.

Die Beförderung von Gepäck und Hunden hat eine Einnahme von 4 741 110 *M.* gegen 4 659 706 *M.* im Vorjahre erbracht, ist demnach um 1,8 pCt. gestiegen, die Einnahmen aus den sonstigen Erträgen des Personen- und Gepäckverkehrs (Lagergelder, Strafgelder) haben sich auf 248 419 *M.* oder um 32,7 pCt. gegen das Vorjahr vermehrt.

Der Güterverkehr hat sich einer Wiederzunahme sowohl bezüglich des Umfanges wie der Einnahmen in erheblichem Masse zu erfreuen gehabt. Dieses Ergebniss ist im wesentlichen eine Folge der fortgesetzt günstigen Entwickelung der allgemeinen wirthschaftlichen Lage, sowie der für die konkurrirende Schifffahrt sehr nachtheiligen Wasser- und Witterungsverhältnisse.

Die Verkehrssteigerung hat sich auf fast alle wichtigeren Frachtgegenstände der Industrie und Landwirthschaft erstreckt. Insbesondere hat im Verkehr der Norddeutschen Binnenverkehrsbezirke des Staatsbahnbereiches der Versand an Steinkohlen um 3 128 821 t zugenommen. Vornehmlich haben gewerbliche und Fabrikanlagen aller Art, Eisen- und Hüttenwerke infolge ihrer gesteigerten Betriebsthätigkeit zu dieser Vermehrung der beförderten Mengen beigetragen.

Die Hebung der Eisenproduktion ist aus der Vermehrung der Sendungen von Erzen, Roh- und Fabrikateisen ersichtlich. Von ersteren wurden 341 078 t, von Roheisen 217 805 t und von Fabrikeisen 334 407 t mehr befördert. Die fortgesetzt gesteigerte Bauthätigkeit in den grösseren Städten, insbesondere in Berlin und seinen Vororten, sowie die Festungsbauten in Posen, Köln usw. haben zu dem Mehrversand an Holz von 109 954 t, an Cement und gebranntem Kalk von 74 868 t, an gebrannten und bearbeiteten Steinen von 647 984 t, an Erde von 35 615 t beigetragen. Begünstigt durch die gute Ernte im allgemeinen, insbesondere die Getreideernte in Ost- und Westpreussen, hat der Versand von Roggen um 71 432 t (aus Ost- und Westpreussen allein um 41 782 t), von Mehl um 101 000 t (woran alle Provinzen betheiligt sind) zugenommen. Der Versand an Kartoffeln zeigt eine Zunahme von 49 138 t und an Düngemitteln eine solche von 34 776 t, an Spiritus sind dagegen 36 584 t weniger aufgegeben worden. Der Versand von raffinirtem Zucker ergibt eine Zunahme von 24 719 t (zum Theil noch aus der vorjährigen Betriebsperiode der Zuckerindustrie), während infolge des geringeren Ertrages der Rübenernte an Rohzucker 111 895 t und an Rüben 213 134 t weniger zur Versendung gelangt sind. Der Versand an Bier hat eine Zunahme von 19 334 t erfahren.

1. Gesammtgüterverkehr.

Aus dem gesammten Güterverkehr (d. h. einschliesslich des Betriebs- und Baudienstgutes, des Postgutes, des Militärgutes und der lebenden Thiere) sind die Einnahmen:
von 473 228 133 *M.* im Jahre 1886/87
auf 517 511 479 „ „ „ 1887/88, mithin um 44 283 346 *M.* oder 9,4 pCt. gestiegen. Werden die auf die neu verstaatlichten Bahnen, sowie die Einnahmen für die bisher frachtfrei beförderten Dienstgüter von der Mehreinnahme in Abzug gebracht so verbleibt eine Einnahmesteigerung von 29 004 346 *M.* oder 6,1 pCt. Der Antheil des Güterverkehrs an den Gesammteinnahmen beträgt 70,9 pCt. gegen 69,9 pCt. im Vorjahre. Auf 1 000 Achskm hat sich eine gleiche Durchschnittseinnahme von 90 *M.* ergeben. Dagegen ist die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallene Einnahme von
22 042 *M.* im Jahre 1886/87 auf
23 220 „ „ „ 1887/88 mithin um 1 178 *M.* oder 5,3 pCt. gestiegen. Da erfahrungsmässig durch die neu eröffneten Strecken in den ersten Betriebsjahren der Durchschnittsertrag der älteren Bahnen nicht erreicht wird, auch die Durchschnittsergebnisse der neuerdings verstaatlichten Bahnen bisher erheblich hinter denjenigen der Staatsbahnen zurückgeblieben sind, so ist die stattgefundene Steigerung der kilometrischen Durchschnittseinnahme lediglich auf die günstige Verkehrsentwickelung der älteren Bahnen zurückzuführen.

Die Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr vertheilen sich:

	im Jahre 1886/87 *M.*	pCt.	im Jahre 1887/88 *M.*	pCt.
auf Eil- u. Expressgut . .	13 391 132	2,8	11 660 211	2,3
„ Frachtgut	419 826 368	88,7	452 278 435	87,4
„ Postgut	912 525	0,2	895 944	0,1
„ Vieh	17 477 860	3,7	17 477 790	3,4
„ Militärgut, Leichen, frachtpflichtiges Dienstgut und Nebenerträge .	21 620 248	4,6	35 199 099	6,8

Während hiernach beim Militär- und frachtpflichtigen Dienstgut vorzugsweise infolge der Heranziehung der bisher frachtfrei beförderten Dienstgüter zur Frachtberechnung eine Erhöhung der Einnahmen um 13 578 851 *M.* oder 62,8 pCt. stattgefunden hat, sind die übrigen, aus der allgemeinen Verkehrssteigerung hervorgegangenen Mehreinnahmen ausschliesslich dem Frachtgut zugefallen, während die Einnahmen für Eil- und Expressgut um 13 pCt. und für Postgut um 1,8 pCt. zurückgeblieben sind (hierbei wird bemerkt, dass, entgegen dem bisherigen Verkehre, diejenigen Frachtgegenstände, welche bei Aufgabe mit weissem Frachtbriefe zu den einfachen Stückgut- bezw. Wagenladungssätzen berechnet, jedoch mit Personen- bezw. beschleunigten Güterzügen gefahren worden sind, statistisch nicht als Eilgut, sondern als Frachtgut nachgewiesen wurden).

Die Gesammtsumme der beförderten Gütermengen (mit Ausschluss des Postgutes, der lebenden Thiere, des Militärgutes und des Betriebs- und Baudienstgutes) ist
von 91 936 423 t im Jahre 1886/87
auf 98 997 354 „ „ „ 1887/88,
mithin um 7,7 pCt. gestiegen. Von dieser Gesammtsumme wurden in den einzelnen Güterklassen befördert:

	im Jahre 1886/87 t	pCt.	im Jahre 1887/88 t	pCt.
I. Nach dem einheitlichen Normaltarife:				
Eil- und Expressgut . . .	339 713	0,3	330 111	0,3
Stückgut	4 122 177	4,5	3 880 882	3,9
Frachtgut in Wagenladungen				
der Klasse A1 . . .	1 040 689	1,1	1 117 064	1,1
„ „ B	1 596 276	1,7	1 730 205	1,7
„ Spezialtarifklasse A2	2 530 822	2,8	2 127 580	2,2
„ Spezialtarifklasse I, II und III . .	37 618 768	40 9	40 646 647	41,1
II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:				
Eil- und Expressgut, Stückgut und Wagenladungen von 5 bis 10 t	235 475	0,3	790 976	0,8
Wagenladungen von mindestens 10 t	44 452 503	48,4	48 373 889	48,9

Von den ordentlichen Tarifklassen entfällt die erheblichste Zunahme auf die Spezialtarifklassen I, II und III mit 8 pCt., bei den nach Ausnahmetarifen beförderten Gegenständen auf die Wagenladungen von 10 t und darüber mit 8,8 pCt. Die Verminderung der Frequenz der ordentlichen Stückgutklasse ist eine Folge der Einführung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, deren Beförderungsmengen seit dem 1. Mai 1887 unter der Rubrik des Ausnahmetarifs für Eil- und Expressgut, Stückgut und Wagenladungen von 5—10 t nachgewiesen wird. In gleicher Weise hat die am 1. Dezember 1886 eingeführte Ermässigung der Fracht für halbe Wagenladungen der Artikel des Spezialtarifs III eine Verschiebung der Frequenz und der Einnahmen der Klassen A2 und Spezialtarif II herbeigeführt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer ist
von 11 257 297 122 im Jahre 1886/87
auf 12 090 195 816 „ „ 1887/88,
mithin um 7,4 pCt. gestiegen.

Dagegen ist die von jeder Tonne durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 122,45 km auf 122,13 km zurückgegangen.

Unter Zurückführung auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr hat sich eine Zunahme von 524 333 tkm im Jahre 1886/87 auf 542 459 tkm, mithin von 3,5 pCt. ergeben.

Auf die einzelnen Güterklassen entfallen:

	im Jahre 1886/87 tkm	pCt.	im Jahre 1887/88 tkm	pCt.
I. Nach dem einheitlichen Normaltarif:				
Eil- und Expressgut . .	51 024 162	0,5	48 149 932	0,4
Stückgut	536 138 051	4,8	519 355 597	4,3
Frachtgut in Wagenladungen				
der Klasse A 1 . . .	184 212 240	1,6	199 765 283	1,7
„ „ B . . .	320 220 713	2,8	354 828 433	2,9
„ „ A 2 . . .	287 251 892	2,5	259 398 006	2,2
„ Spezialtarifklassen I, II und III . .	3 993 711 800	35,5	4 672 619 654	38,6
II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:				
Eil- und Expressgut, Stückgut und Wagenladungen von mindestens 5 t	28 863 012	0,3	110 983 340	0,9
Wagenladungen von mindestens 10 t	5 855 875 252	52,0	5 925 095 571	49,0

Die auf eine beförderte Tonne durchschnittlich entfallene Einnahme ist von 4,71 ℳ auf 4,69 ℳ, die auf ein zurückgelegtes Tonnenkilometer durchschnittlich entfallene Einnahme von 3,85 ₰ auf 3,84 ₰ zurückgegangen.

Was die einzelnen Güterklassen betrifft, so betrug im Jahre 1887/88:

	die Gesammteinnahme ℳ	pCt.	die durchschnittliche Einnahme auf 1 t ℳ	1 tkm ₰
I. Nach dem einheitlichen Normaltarif:				
bei Eil- und Expressgut . .	11 673 443	2,5	35,36	24,24
„ Stückgut	62 998 412	13,5	16,23	12,13
„ Frachtgut in Wagenladungen				
der Klasse A 1	14 739 180	3,2	13,19	7,38
„ „ B	22 837 252	4,9	13,20	6,44
„ Spezialtarifklasse A 2	14 758 803	3,2	6,94	5,67
„ Spezialtarifklassen I, II und III	158 254 110	34,1	3,89	3,39
II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:				
bei Eil- und Expressgut, Stückgut und Wagenladungen von mindestens 5 t	8 717 477	1,9	11,02	7,85
bei Wagenladungen von mindestens 10 t	170 180 011	36,7	3,52	2,87

Die Ergebnisse des Viehverkehrs haben sich sowohl in betreff des Umfanges, wie der Einnahmen gegen diejenigen des Vorjahres nur unerheblich geändert. Im Versand der Norddeutschen Binnenverkehrsbezirke hat eine Zunahme um 667 416 Stück Geflügel, 119 619 Schweine, 22 688 Stück Rindvieh und 5 047 Pferde, dagegen eine Abnahme um 272 663 Schafe stattgefunden.

Die Zahl der beförderten Tonnen (1 378 450) hat sich um 0,4 pCt. vermindert, die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer (255 810 229) um 19 pCt. vermehrt. Die von jeder Tonne durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke hat 185,72 km gegen 155,59 km im Vorjahre betragen, die auf eine beförderte Tonne entfallene Einnahme ist von durchschnittlich 12,63 ℳ auf 12,68 ℳ gestiegen, während die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm von 8,62 ₰ auf 6,63 ₰ gesunken ist.

Zu der Gesammtsteigerung des Güterverkehrs, sowohl hinsichtlich der Transportmengen, als auch der Einnahmen hat der Kohlenverkehr erheblich beigetragen.

Es betrug	im Jahre 1886/87	im Jahre 1887/88
die Zahl der insgesammt an Kohlen, einschliesslich Koks und Briquetts beförderten . t	46 671 965	49 888 006
die Gesammteinnahme aus dem Kohlenverkehr . . . . . ℳ	150 284 671	164 795 005

Die Zahl der beförderten Tonnen hat sich hiernach um 6,9 pCt., die Einnahme dagegen (einschl. der Mehreinnahme für Dienstgutsendungen) um 14 510 334 ℳ oder 9,7 pCt. erhöht. Abzüglich der Mehreinnahmen für Dienstgutsendungen (rund 5 000 000 ℳ) entspricht die Steigerung der Einnahmen der Zunahme der Tonnenzahl (6,4 pCt.).

Von den als gewöhnliches Frachtgut beförderten Kohlen entfallen im Jahre 1887/88 auf
Steinkohlen und Koks 41 271 611 t u. 141 723 857 ℳ Einnahme,
Braunkohlen bezw. Briquetts . . . . . . 5 849 752 „ u. 12 874 920 „ „

Die sonstigen Einnahmen haben sich von 27 432 216 ℳ im Jahre 1886/87 auf 28 380 861 ℳ oder um 3,5 pCt. erhöht. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, ergibt sich im Berichtsjahre ein Betrag von 1 274 ℳ.

Die Bruttoeinnahmen für Ueberlassung von Betriebsmitteln (Miethe und Leihgeld) sind von 7 075 105 ℳ im Jahre 1886/87 auf 7 311 666 ℳ im Jahre 1887/88, die Bruttoausgaben von 5 579 688 ℳ auf 5 965 679 ℳ gestiegen, die Nettoeinnahmen von 1 550 559 ℳ auf 1 401 631 ℳ zurückgegangen.

Durch den allgemeinen Aufschwung des Güterverkehrs und die damit verbundene grössere Inanspruchnahme des Wagenmaterials im wechselseitigen Verkehre mit den fremden Bahnen ist nicht nur eine Erhöhung der Einnahmen, sondern auch der Ausgaben herbeigeführt worden. Insbesondere hat die andauernde Unterbrechung der Schifffahrt auf den grösseren Stromgebieten einen vermehrten Uebergang fremder Güterwagen auf das Staatsbahnnetz zur Folge gehabt.

Die Erträge aus Veräusserungen sind von 9 846 713 ℳ auf 10 243 474 ℳ oder um 4 pCt. gestiegen. Die Vergütung der Postverwaltung für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren usw. der Eisenbahnpostwagen hat einen nicht unerheblichen Mehrertrag ergeben.

An Privatdepeschen sind 1 061 554 Stück zur Aufgabe gelangt mit einem Einnahmeantheil für die Bahnverwaltung von 525 162 ℳ. (Schluss folgt.)

Duplex-Lokomotiven.

Im Anschlusse an den bezüglichen Artikel in Nr. 100 S. 939 Jahrg. 1888 d. Ztg. folgen nachstehend einige Mittheilungen, theils über die neuesten mit Duplex-Lokomotiven gemachten Erfahrungen, theils geschichtlichen und allgemeinen Inhaltes.

Nach der bereits beschriebenen Konstruktion von Mallet sind gegenwärtig 5 Duplex-Compoundtenderlokomotiven im Betrieb und 16 Stück im Bau, sämmtlich für schmalspurige Anlagen von 60 cm bis 1 m Spurweite. Die Decauville-Bahn der diesjährigen Pariser Ausstellung ist vor kurzem mit einer Mallet- und einer Fairlie-Lokomotive von je 12 t Dienstgewicht und je 2 Paar gekuppelten Achsen eröffnet worden, während für diese 60 cm spurige Bahn 6 weitere Stück der ersteren Gattung nachgeliefert werden. Auch die Französische Artillerie hat für ihre beweglichen Feldbahnen, welche von Decauville mit ebenfalls 60 cm Spurweite und 9,5 kg Schienen geliefert werden, eine Mallet-Lokomotive angekauft und ferner bei den Etablissements Cail in Paris 20 Fairlie-Lokomotiven bestellt. Die übrigen im Bau befindlichen Mallet-Duplex-Compoundtenderlokomotiven von 12—32 t Dienstgewicht*) sind dagegen für Französische und Spanische Sekundärbahnen von 1 m Spurweite bestimmt. (Kürzlich wiederholt angestellte Versuche zwischen Mallet- und gewöhnlichen Tenderlokomotiven haben bei annähernd gleichen Lokomotiv- und Zuggewichten folgende Ergebnisse, auf das Tonnenkilometer bezogen, gehabt: Wasserverbrauch 1,285 gegen 1.600 l, und Kohlenverbrauch 0,1831 gegen 0,2293 kg, also 20 pCt. Ersparniss zu Gunsten der Duplex-Compoundmaschine.)

Diese neuesten Duplex-Lokomotiven sind somit alle für schmalspurige und zum Theil bewegliche Bahnen, also für die schwierigsten Verhältnisse eingerichtet, welche sich dem Lokomotivenbauer darbieten konnten, und dieser Umstand spricht gerade für die gesunde Natur des betreffenden Systems. Die Lenksamkeit und Stabilität dieser Lokomotivengattung sind beim Betriebe derartiger Bahnen ganz besonders vortheilhaft, während die gleichmässige Vertheilung des Lokomotivgewichtes auf eine grössere Anzahl Räder die Verwendung entsprechend leichterer Schienenprofile ermöglicht. Auf festen Vollbahnen aber kommt besonders die grosse Leistungsfähigkeit und sparsame Zugförderung, bedingt durch den im Verhältniss zum Gesammt-Motorengewicht hohen Nutzeffekt in Betracht. Für den Betrieb von Bahnen mit starken und langen Steigungen sind Duplex-Tenderlokomotiven folgerichtig am Platze, und finden sich daher bezügliche Projekte in der Vorgeschichte einer jeden Alpenbahn, welche seit der Semmeringbahn ausgeführt oder geplant worden ist.

Im Jahre 1860 empfahl der berühmte Französische Lokomotiveningenieur Eugène Flachat in einer Schrift „De la traversée des Alpes par un chemin de fer“ die Ueberschienung der Centralalpen am Gotthard und Simplon mittelst Linien von 50 ‰ grösster Steigung und kleinsten Krümmungen von 100 m Halbmesser, für deren Betrieb sechsachsige Duplex-Tenderlokomotiven von etwa 60 t Gewicht angenommen waren. Der Kessel derselben sollte 370 qm Heizfläche haben und gleichzeitig den Betriebsdampf für die mit kleinen Dampfmaschinen versehenen Wagen liefern. Ein ähnlicher Vorschlag stammt von Charles Thouvenot aus dem Jahre 1863, welcher als damaliger Maschinenmeister der „Ligne d'Italie“, jetzt „Ligne du Simplon“, für die Ueberschienung des Simplon ebenfalls Duplex-Lokomotiven mit Kraftübertragung auf die Wagenräder befürwortete. Diese Motoren, welche in „Un moyen de franchir les Alpes par un chemin de fer“ beschrieben sind, waren für Steigungen von 50 bis 60 ‰ und Krümmungen von 100 bis 150 m Halbmesser bestimmt und hatten bei zwei dreifach gekuppelten Motorengruppen ein Dienstgewicht von etwa 80 t, eine Gesammtheizfläche von 480 qm und eine effektive Zugkraft von 15 t. Im Jahre 1867 entstand auf Veranlassung der „Vereinigten Schweizer Bahnen“ das Projekt einer Ueberschienung des Lukmaniers von Georges-Thomas Lommel, dem bekannten genialen Verfasser der Simplontunnel-Projekte und jetzigem Direktor der Jura-Bern Bahn. Lommel schlug damals für den Uebergang des Lukmanierpasses eine Linie mit grössten Steigungen von 50 ‰ und Bogen von 150 m Halbmesser vor, welche mittelst Duplex-Tenderlokomotiven nach dem System Fell-Thouvenot mit einem Dienstgewicht von 75 t betrieben werden sollte. Im Jahre 1876 habe ich für eine vorläufige schmalspurige Simplonüberschienung Duplex-Omnibuslokomotiven für 100 ‰ Steigungen und 10 m Krümmungshalbmesser entworfen, während ich im Jahre 1877, anlässlich der damaligen Finanzlage der Gotthardbahn-Gesellschaft den Betrieb von stärkeren Steigungen mittelst Duplex-Tenderlokomotiven nach dem System Fairlie und ausgeführt von der Lokomotivfabrik Winterthur vorschlug und hierbei in der internationalen Gotthardkonferenz vom Juni 1877 durch die Schweizerischen Abgeordneten unterstützt wurde. Von anderweitigen bezüglichen Konstruktionen sind noch zu erwähnen: diejenige von F. Rimrott, Eisenbahn-Bauinspektor und Vorstand der Hauptwerkstätte in Halberstadt, im Jahre 1878, und diejenige von R. Helmholtz in München, Ingenieur der Lokomotivfabrik Krauss & Co., im Jahre 1885. Diese beiden Entwürfe sind ähnlich der Konstruktion von Mallet mit nur einem drehbaren Motorgestell angeordnet, und zwar ist bei der Lokomotive von Rimrott der cylindrische Kesseltheil mit der vorderen Maschine fest verbunden, während das hintere Drehgestell vermittelst einer pendelartigen Aufhängung die Feuerbüchse trägt.

Von den genannten, seit 1860 entstandenen Konstruktionen sind bisher, von einigen Amerikanischen Versuchsmaschinen abgesehen, nur Duplex-Lokomotiven nach den Systemen von Fairlie, Meyer und Mallet zur Verwendung gelangt.

Die Grundidee der Duplex- wie der einfachen Tenderlokomotiven besteht darin, dass die Vorräthe von Speisewasser und Brennstoff auf der Maschine selbst untergebracht werden. Es ist durchaus unzulässig, bei Vergleichungen zwischen Lokomotiven mit und ohne Tender lediglich das Gewicht der eigentlichen Maschine als Motorgewicht zu betrachten. Eine Lokomotive, welche beispielsweise 30 t wiegt und einen Tender von 20 t im Mittel hinter sich schleppt, hat ein Gesammt-Motorgewicht von 50 t und nicht von 30 t, und wenn man ferner erwägt, dass diese 50 t auf zwei unter sich getrennten Radgruppen laufen, so ist mit Bezug auf Gehwerk der Unterbau der Duplex-Lokomotive bereits grundsätzlich vorhanden. Bei kleineren Lokomotiven, wie bei den so vortheilhaft eingeführten und weitverbreiteten Tenderlokomotiven nach dem System Krauss ist der Grundsatz des Unterbringens der Vorräthe in der Lokomotive längst praktisch verwerthet; bei Anwendung des Duplex-Maschinensystems aber können selbst die mächtigsten Tendermotoren mit ausreichenden Vorrathsräumen für Speisewasser und Brennstoff gebaut werden. Der Macht der Gewohnheit und der Nachahmung verdanken wir den Schlepptender, gleichwie, wenigstens auf den Europäischen Vollbahnen, das widersinnige Doppelbuffersystem. Ein Dampfer, welcher seine Kohlen nachschleppte, würde als ein Unding betrachtet. Mein grosser Meister Fairlie hat früher die Kosten, welche einer Bahnverwaltung durch Schlepptender erwachsen, ziffermässig festzustellen gesucht — überlassen wir dieses undankbare Geschäft dem unmittelbar betheiligten Betriebsmann, und möge er nicht mit starken Steigungen zu rechnen haben!

Unsere grossen Bahnen verlangen immer mehr nach leistungsfähigeren Maschinen. Wenn wir nicht die 50 kg schweren Goliathschienen der Belgischen Staatsbahnen einführen, unsere Güterzuglokomotiven vierfach und die Personenzuglokomotiven dreifach verkuppeln, die Schlepptender aber immer schwerer machen wollen, so baue man Duplex-Tenderlokomotiven, welche allen Verhältnissen angepasst werden können, und welche, wenn nicht volle Kraft beansprucht wird, auch mit einer einzelnen Maschinengruppe, also beim Compoundsystem mit den Hochdruckcylindern allein arbeiten können. Eine wesentliche konstruktive Erleichterung ist diesen Maschinen neuerdings durch die biegsamen Metallröhren von Ingenieur Welter in Köln zu theil geworden. Die Duplex-Lokomotivenkonstruktion ist heute aus dem Versuchsstadium herausgewachsen und steht da als ein Motor, mit welchem strebsame Lokomotivenbauer und umsichtige Bahnverwaltungen in Zukunft zu rechnen haben werden.

München, im Januar 1889. A. Brunner.

---

*) Die Hauptverhältnisse der bisher konstruirten Mallet-Duplex-Compoundtenderlokomotiven mit 2 Paar gekuppelten Achsen sind folgende:

	Type			
	I	II	III	IV Projekt
Cylinderdurchmesser, Hochdruck . . . . mm	170	250	280	365
Cylinderdurchmesser, Niederdruck . . . . mm	255	380	420	520
Kolbenhub . . . . . . „	260	460	500	650
Raddurchmesser . . . „	600	900	1 000	1 200
Heizfläche . . . . qm	23	42	67,5	154,8
Rostfläche . . . . „	0,42	0,78	1,15	2,2
Leergewicht . . . . . . t	9,5	18,5	25	41
Dienstgewicht . . . . . „	12	24	32	56
Spurweite . . . . mm	600	1 000	1 000	1 435

Neubauten und Projekte der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nach deren ausserordentlichem Etat pro 1889/90.

1. Auf der im Unter- und Oberbau eingleisigen Bahn von Diedenhofen nach Teterchen verkehren zur Zeit täglich 4 Personen- und 10 bis 11 Güterzüge in jeder Fahrrichtung, so dass die Bahn schon jetzt bis nahe an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen wird. Besondere Schwierigkeiten bietet für die Durchführung schwerer Züge die Bahnstrecke zwischen Kedingen und Ebersweiler sowohl wegen ihrer Länge von 8,94 km, als auch wegen der anhaltenden und erheblichen Steigung.

Da der Verkehr von den Erzgruben bei Algringen und aus dem Grossherzogthum Luxemburg nach dem Kohlenrevier der Saar noch fortwährend wächst, so ist die künftige ordnungsmässige Bewältigung desselben durch den Ausbau des zweiten Gleises, zunächst auf der vorerwähnten Bahnstrecke Kedingen-Ebersweiler, wozu ein Zeitraum von 2 Jahren erforderlich, schon jetzt vorzusehen.

Nach Veranschlagung der Kosten ist zur Ausführung dieser Gleisstrecke, wegen Herstellung zweier eingleisiger Tunnel, der Ueberbrückung des Kannerbaches und seines tief eingeschnittenen Thales sowie wegen Lösung und Bewegung bedeutender Auf- und Abtragsmassen ein Aufwand von 1 873 000 ℳ erforderlich, wovon zunächst 873 000 ℳ als erste Rate beantragt werden.

2. Die Bahn von Schlettstadt nach Markirch folgt bis Weilerthal dem Laufe des Giessenbaches und führt von letzterer Station aus im Thale des Leberbaches aufwärts nach Markirch, während das Giessenbachthal oberhalb Weilerthal einer Eisenbahnverbindung noch entbehrt und deshalb ungeachtet der Betriebsamkeit der Bevölkerung nicht nur in seiner Entwickelung gegen das Leberbachthal zurückgeblieben, sondern in Nothlage gerathen ist.

Zur Hebung der letzteren ist die Herstellung einer im Bahnhofe Weilerthal von der Eisenbahn Schlettstadt-Markirch abzweigenden und bis zur Stadt Weiler in normaler Spurweite fortzuführenden Nebenbahn in Aussicht genommen.

Die Bahnstrecke Weilerthal-Weiler wird 10 km lang und soll vorzugsweise auf der im oberen Giessenbachthale befindlichen Landstrasse geführt werden. In dem Entwurfe zu dieser Bahn sind ausser dem Trennungsbahnhofe Weilerthal noch die Stationen Thannweiler, St. Moritz, Trienbach und Weiler vorgesehen. Die Baukosten sind auf 770 000 ℳ veranschlagt, wovon 562 000 ℳ aus Reichsfonds entnommen und 208 000 ℳ als nicht verzinslicher und nicht rückzahlbarer Zuschuss des Landes gewährt werden sollen. Die Bahn würde unbedingtes Eigenthum des Reiches werden.

Das Verkehrsgebiet der projektirten Bahnstrecke umfasst 19 Ortschaften mit einer Bevölkerung von 14 127 Einwohnern und enthält ausser einer Anzahl von Oel-, Mehl- und Sägemühlen, Hammerschmieden, Branntweinbrennereien, Ziegel- und Kalkbrennereien, 7 Wollwebereien mit 20, 25, 60, 120 und 130 Webstühlen und eine Fabrik zum Schlichten und Zetteln der Wollfäden, ferner Steinbrüche von Bruchsandstein und von Strassenbaumaterial, sowie Wein und Holz.

Es darf deshalb nach Inbetriebnahme der Bahn eine rege Entwickelung des Verkehrs erwartet werden.

Nach dem Ergebniss einer eingehenden Rentabilitätsberechnung, welcher die Erfahrungen über die Höhe der Einnahmen und Ausgaben von bereits seit längerer Zeit im Betriebe befindlicher Bahnen mit ähnlichen wie den für die Bahnstrecke Weilerthal-Weiler zu erwartenden Verkehrsverhältnissen als Grundlage gedient haben, steht für letztere Bahn im Laufe der Zeit eine Jahreseinnahme von 59 000 ℳ in Aussicht.

In den ersten Jahren des Betriebes dürfte jedoch nur auf die Hälfte dieser Einnahmen, d. i. auf 29 500 ℳ, zu rechnen sein. Die aus der Inbetriebnahme der Bahnstrecke Weilerthal-Weiler anfangs zu erwartende Mehreinnahme auf den bereits vorhandenen Reicheisenbahnen in Elsass-Lothringen wird auf 17 700 ℳ, mithin die Gesammteinnahme in den ersten Betriebsjahren auf 47 200 ℳ jährlich geschätzt.

Diesen Einnahmen werden an Ausgaben 28 000 ℳ gegenüberstehen, so dass voraussichtlich schon in den ersten Jahren nach der Inbetriebsetzung der Bahn ein Reinertrag von 19 200 ℳ jährlich und somit eine Verzinsung in Höhe von 3,4 pCt. des vom Reiche aufzuwendenden Baukapitals eintreten wird.

3. Die Städte Strassburg und Markolsheim, sowie die Stadt Colmar und die Ortschaft Horburg sind durch Privatbahnen von 1 m Spurweite mit einander verbunden, dagegen fehlt zwischen Markolsheim und Horburg eine Eisenbahnverbindung. Indessen ist die Eigenthümerin der zuerstgenannten Bahnstrecke nach den Konzessionsbedingungen für das von ihr betriebene Bahnnetz verpflichtet, bei Gewährung eines bestimmten Zuschusses zu den Baumitteln die Linie Strassburg-Markolsheim bis Horburg weiter zu führen; ausserdem reflektirt die Besitzerin der Bahnstrecke Colmar-Horburg auf die Konzession für den Bau und Betrieb der vorbezeichneten Bahnverbindung. Eine Parallellinie Strassburg-Markolsheim-Horburg-Colmar neben der Reichsbahnstrecke im Privatbetriebe kann indess nicht zugelassen werden, denn sie würde dem Interesse des Reiches nicht nur nicht entsprechen, sondern geeignet sein, dieses Interesse nach verschiedenen Richtungen hin zu schädigen. Daher ist nach Erwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse der Bau und Betrieb der Verbindungsbahn Markolsheim-Horburg und der Anschluss der letzteren an die Hauptbahn bei Colmar, sei es durch den Erwerb der Bahnstrecke Colmar-Horburg, sei es durch eine von der letzteren unabhängige Weiterführung der neuen Bahn bis Colmar, für Rechnung des Reiches in Aussicht genommen worden.

Die zwischen Markolsheim und Horburg projektirte Bahnlinie ist 17,3 km lang und folgt fast ausschliesslich dem Zuge der vorhandenen Dorf- und Landstrassen. Ausser den Anschlussstationen Markolsheim und Horburg sind bei den Ortschaften Elsenheim, Grussenheim, Jebsheim, Munzenheim, Bischweier und Weier auf'm Land Haltestellen vorgesehen. Die Baukosten sind bei einer Spurweite des Bahngleises von 1 m auf 926 000 ℳ veranschlagt.

Der Ankauf der 4,13 km langen Bahnstrecke Horburg-Colmar, deren Anlagekosten 249 847 ℳ betragen haben, zu welchen 80 963 ℳ Zuschuss aus Landesmitteln geleistet wurde, wird 168 884 ℳ erfordern. Hierzu treten noch die Kosten für den Erwerb schmalspuriger Betriebsmittel im Betrage von 68 100 ℳ und für die Herstellung einer Lokomotivstation sowie des Anschlusses an die Güterstation in Colmar in Höhe von 83 016 ℳ.

Der gesammte erforderliche Kostenaufwand erreicht somit die Summe von 1 246 000 ℳ, wovon nach Abzug des in Aussicht gestellten Zuschusses von 350 000 ℳ aus Landesmitteln ein Betrag von 896 000 ℳ aus Reichsfonds aufzubringen sein wird.

Die Bahn würde unbedingtes Eigenthum des Reiches werden.

Die projektirte Bahnlinie Markolsheim-Horburg führt durch Ortschaften, deren Bewohner sich vorzugsweise mit Landwirthschaft beschäftigen. Doch befinden sich in dem zwischen der Hauptbahn Strassburg-Schlettstadt-Colmar und dem Rheinstrome belegenen Verkehrsgebiete, welches 16 331 und mit Einschluss der Stadt Colmar 42 437 Einwohner enthält, ausser einer Anzahl grösserer Getreidemühlen, Oel- und Sägemühlen, mehreren Ziegeleien auch eine Wollweberei mit 120 Stühlen, eine Sacktuchweberei mit 75 Stühlen, eine Baumwollspinnerei mit 23 100 Spindeln und eine Konservenfabrik. Die Bahnlinie berührt ferner den Kanalhafen bei Horburg. Es darf daher nach Inbetriebnahme der Bahn eine grössere Entwickelung des Verkehrs erhofft werden.

Nach den angestellten Ermittelungen ist schon in den ersten Jahren nach der Inbetriebnahme für die Bahnstrecke Markolsheim-Horburg-Colmar eine Einnahme von 82 117 ℳ und eine Ausgabe von 62 488 ℳ im Jahre, somit eine jährliche Reineinnahme von 19 626 ℳ und eine Verzinsung der vom Reiche aufzubringenden Bausumme von 2,2 pCt. zu erwarten.

4. Das dicht bevölkerte und gewerbreiche obere Illthal entbehrt einer angemessenen Verbindung mit dem Bahnnetze und den Verkehrsmittelpunkten von Elsass-Lothringen. Der Landesausschuss hat deshalb seit dem Jahre 1881 alljährlich den Wunsch nach Herstellung einer Eisenbahn von Altkirch, einer Station der Bahn von Mülhausen nach Altmünsterol, nach Pfirt, einer Stadt in der Nähe der Deutsch-Schweizerischen Grenze, wiederholt und den Bau als dringend bezeichnet.

Die infolge dieser Anträge projektirte Bahnlinie folgt dem Zuge der Landstrasse, soweit nicht ungünstige Neigungs- und Krümmungsverhältnisse dazu nöthigen, die letztere zu verlassen. Bei den Ortschaften Carspach, Hirzbach, Hirsingen, Grenzingen, Oberndorf, Waldighofen, Roppenzweiler, Werenzhausen, Buchsweiler und Pfirt sind Bahnhöfe oder Anhaltestellen vorgesehen.

Die Herstellungskosten der 24 km langen Bahn sind unter der Annahme normaler Spurweite auf 2 600 000 ℳ veranschlagt. Hiervon würde das Reich, da ein Zuschuss von 600 000 ℳ aus anderen Fonds in Aussicht steht, einen Betrag von 2 000 000 ℳ aufzubringen haben. Der in den ersten Betriebsjahren zu erwartende Betriebsüberschuss ist auf 69 552 ℳ jährlich ermittelt und würde somit in dieser Zeit die Verzinsung der vom Reiche aufzubringenden Bausumme 3,47 pCt. betragen.

Die projektirte Bahnlinie durchzieht oder berührt 13 Ortschaften mit 10 700 Einwohnern, während weitere 25 Ortschaften mit 11 350 Einwohnern in einer Entfernung von nicht über 5 km von der Linie liegen und in das Verkehrsgebiet der letzteren fallen. Das Bahngebiet wird von einer vorzugsweise

ackerbautreibenden Bevölkerung bewohnt. Die Gesammtgrösse der bebauten Acker-, Wiesen-, Reben- und Gartenflächen für die vorbezeichneten 38 Ortschaften beträgt 17 086 ha und die Gesammtfläche des Waldes 8 270 ha.

In dem Verkehrsgebiete der projektirten Bahn befinden sich ausser einer grösseren Anzahl von Getreide-, Oel-, Hanf- und Sägemühlen, Steinbrüche mit Kalkbrennereien, Gipsmühlen, kleine Ziegeleien, Töpfereien und Hammerschmieden, drei grosse Ziegeleien, wovon zwei mit Dampfbetrieb, welche je 200, 100 und 50 Arbeiter beschäftigen, ferner zwei Webereien mit 700 Webstühlen und 520 Arbeitern, sowie 450 Webstühlen und 400 Arbeitern, eine Eisenwaarenfabrik mit 40 Arbeitern und eine Fayencefabrik. Eine dritte grosse Weberei, welche seit Jahren ausser Betrieb gesetzt ist, wird in nächster Zeit mit 340 Webstühlen und 200 Arbeitern wieder in Betrieb genommen werden.

5. In dem Etat für die Verwaltung der Eisenbahnen auf das Etatsjahr 1885/86 sind für die weitere Beschaffung von Betriebsmitteln 2 003 000 ℳ als erforderlich bezeichnet und 880 000 ℳ als erste Rate bewilligt worden. Durch den Etat auf das Rechnungsjahr 1886/87 wurden weitere 600 100 ℳ als zweite Rate zur Verfügung gestellt, so dass noch ein Restbetrag von 522 900 ℳ verfügbar zu machen bleibt. Durch die Erweiterung des Bahnnetzes und den wachsenden Verkehr ist eine Vermehrung des Betriebsmaterials nothwendig und dringlich geworden. Es wird deshalb die Bewilligung des Restbetrages als dritte Rate beantragt.

Einheitliche Benennung der Materialien aus Eisen oder Stahl im Eisenbahnbetriebe.

Für die Preussischen Staatsbahnen sind seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten hinsichtlich der einheitlichen Benennung der im Eisenbahnbetriebe zur Verwendung kommenden, aus Eisen oder Stahl bestehenden Materialien besondere Vorschriften erlassen. Hiernach sind folgende Unterscheidungen festgesetzt:

A. Bezeichnung nach der Herstellungsweise des Materials.

1. Roheisen ist das Erzeugniss des Hochofens. Dasselbe ist leicht schmelzbar, aber nicht schmiedbar; es kann nach seiner Herstellungsart als Koksroheisen oder Holzkohlenroheisen, nach seiner Farbe und seinem Gefüge als weisses (Spiegeleisen, Weissstrahl, Weisskorn), graues oder halbirtes Roheisen bezeichnet werden.
2. Gusseisen ist das in besonderen Formen gegossene, in der Regel vorher in einem Kupol- oder Flammofen umgeschmolzene Roheisen. Werden dem Roheisen beim Umschmelzen Stahlabfälle zugesetzt, so ist das Erzeugniss Stahlguss. Sind Gusswaaren nachträglich schmiedbar gemacht worden, so tritt die Bezeichnung schmiedbares Gusseisen oder Temperguss ein. Sind Gussstücke in offenen Formen oder in Sand, Masse oder Lehm geformt, so können dieselben nach der Art der Herstellung als Heerdguss, Sand-, Masse- oder Lehmguss bezeichnet werden.
3. Schweisseisen ist das im teigigen Zustande gewonnene, in der Regel im Puddelprozess hergestellte, schmied- und schweissbare, aber nicht merklich härtbare, gegenwärtig meist Schmiedeeisen genannte Material. Wird Schweisseisen zu Blechen oder Stäben ausgewalzt, ausgeschmiedet oder zu Draht gezogen, so kann es Blech (Wellblech, Weissblech usw.), Walz- oder Stabeisen, auch Quadrat-, Rund-, Flach-, Profil-, Bandeisen usw., Walzdraht oder Zugdraht genannt und diese Bezeichnung der Benennung „Schweisseisen" hinzugefügt oder dahinter in Klammer eingeschaltet werden (z. B. Schweisseisenblech, Schweisseisendraht usw.). Die Bezeichnung „Schmiedeeisen" fällt aus.
4. Schweissstahl ist das im gleichen Zustande wie zu 3 gewonnene, aber merklich härtbare Material. Soll dabei das Herstellungsverfahren noch besonders hervorgehoben werden, so ist diese Bezeichnung hinter der Bezeichnung „Schweissstahl" in Klammer einzuschalten (z. B. Puddelstahl, Raffinirstahl, Cementstahl usw.). Soll die Form als Blech, Stab, Draht gekennzeichnet werden, so ist unter Anwendung der Bezeichnung „Schweissstahl" wie unter 3 zu verfahren (z. B. Schweissstahlblech usw.).
5. Flusseisen ist das im flüssigen Zustande gewonnene, im Bessemer-, Thomas- oder Martinverfahren hergestellte, schmiedbare, aber nicht merklich härtbare Material. Soll dabei das Herstellungsverfahren besonders hervorgehoben werden, so ist statt der einfachen Bezeichnung „Flusseisen" die Bezeichnung „Bessemer-, Thomas- oder Martin-Flusseisen" zu wählen oder eine dieser letzteren Bezeichnungen hinter der Bezeichnung „Flusseisen" in Klammer einzuschalten. Soll die Form als Blech, Stabeisen, Draht gekennzeichnet werden, so ist unter Anwendung der Bezeichnung „Flusseisen" wie unter 3 zu verfahren.
6. Flussstahl ist das im gleichen Zustande gewonnene, aber merklich härtbare Material. Soll dabei zugleich das Herstellungsverfahren noch besonders hervorgehoben werden, so ist statt der einfachen Bezeichnung „Flussstahl" die Bezeichnung „Tiegel-, Bessemer-, Thomas- oder Martin-Flussstahl" zu wählen oder eine dieser letzteren Bezeichnungen hinter der Bezeichnung „Flussstahl" in Klammer einzuschalten. Soll die Form als Blech, Stab, Draht gekennzeichnet werden, so ist unter Anwendung der Bezeichnung „Flussstahl" wie unter 3 zu verfahren. Die Bezeichnung „Gussstahl" fällt aus.

Schweiss- und Flusseisen bezw. Stahl können, ausser nach Herstellung und Form, auch nach der Beschaffenheit — z. B. als sehniges Schweisseisen, Feinkorneisen — oder nach der Bearbeitung — als gehämmertes Eisen, Raffinirstahl usw. — bezeichnet werden. Da die Grenze zwischen härtbarem und nicht härtbarem Material schwer festzustellen ist, so ist in der Regel ein Material mit einer Zerreissfestigkeit von 50 kg für 1 qmm und darüber mit Stahl, ein Material von geringerer Festigkeit mit Eisen zu bezeichnen.

B. Bezeichnung nach den Verwendungszwecken.

1. Roheisen ist, je nachdem es zum Giesserei-, Puddel-, Bessemer-, Thomasbetrieb usw. als besonders geeignet gekennzeichnet werden soll, mit „Giesserei-, Puddel-, Bessemer-, Thomas-Roheisen usw." zu bezeichnen.
2. Gussstücke im allgemeinen, welche aus Gusseisen bestehen, heissen Gusswaaren. Sollen Gusswaaren einer weiteren Bearbeitung auf Werkzeugmaschinen unterliegen, so heissen sie Maschinenguss. Zum Umschmelzen bestimmte Gusswaaren oder Bruchstücke derselben heissen Gussschrott.
3. Schweisseisen kann die seiner verschiedenen Verwendung entsprechenden Bezeichnungen, z. B. Niet-, Mutter-, Ketten-, Brückeneisen, Kesselblech usw., erhalten. Alte abgängige Schweisseisentheile werden „Schweisseisenschrott" bezw. „Blechschrott" genannt.
4. Schweissstahl kann die besondere Bezeichnung „Stählstahl" erhalten.
5. Flusseisen wird im Eisenbahnbetriebe vorzugsweise zur Anfertigung von Schwellen, Laschen, Achsen, Wagenradreifen, Trägern, Maschinentheilen, Blechen usw. verwendet und ist hiernach in ähnlicher Weise wie das Schweisseisen unter B. 3 zu bezeichnen. Das zu diesen Gegenständen bestimmte Flusseisen wird als „Schwellen-Flusseisen usw." bezeichnet. Die rohen Stücke heissen Blöcke. Das Wort „Ingot" fällt aus. In fertiger Form gegossene Stücke aus Flusseisen (besonders Maschinentheile) heissen Flusswaaren.
6. Flussstahl wird im Eisenbahnbetriebe vorzugsweise zu Trag- und Spiralfedern, Schienen, Lokomotivradreifen, sowie zur Anfertigung von schneidenden Werkzeugen verwendet. Das zu diesen Gegenständen bestimmte Material ist dementsprechend mit „Federflussstahl usw." zu bezeichnen, auch kann der Bezeichnung „Federstahl, Werkzeugstahl, Drehstahl, Meisselstahl, Gewindebohrstahl, Döpperstahl, Lochstempelstahl usw." das Wort „Flussstahl" in Klammer nachgesetzt werden. Die zur Herstellung dieser Gegenstände bestimmten rohen Stücke heissen Flussstahlblöcke, die daraus durch Guss in fertiger Form hergestellten Gegenstände Flussstahlwaaren.

Soll der Verwendungszweck eines Materials mehr betont werden, als die Herstellungsweise, so kann die unter B. angegebene besondere Bezeichnung vorangestellt werden, während die unter A) angegebene in Klammer dahinter gesetzt wird, z. B. Nieteisen (Schweisseisen), Werkzeugstahl (Tiegelflussstahl), Federstahl (Flussstahl), Lascheneisen (Flusseisen), Achsen (Martin-Flusseisen), Kesselblech (Schweisseisen) usw., oder es kann die Silbe „Schweiss" oder „Fluss" vorangestellt werden, z. B. Schweissnieteisen, Flussfederstahl usw.

Die Aufnahme von weiteren, namentlich im Eisenhüttenbetriebe gebräuchlichen, die Herstellung oder die Verwendung kennzeichnenden Benennungen, welche indess für den Eisenbahnbetrieb entweder von keiner oder von nur untergeordneter Bedeutung sind, wird nicht beabsichtigt; erforderlichenfalls sind die in den benachbarten Industriegebieten gebräuchlichen Bezeichnungen anzuwenden.

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhaus.

Minister von Maybach über den Wagenmangel und über Schmalspurbahnen.

Auf der Tagesordnung der am 8. d. Mts. stattgehabten Sitzung des Abgeordnetenhauses stand die erste Berathung des Gesetzentwurfes, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahn-Netzes. In der Debatte traten die gewohnten Vorschläge auf, auch andere Landestheile mit Bahnen zu versehen, bei denen jeder zum Wort gelangte Abgeordneter gerade die Interessen seines Kreises vertritt. Neu war nur die Klage, dass diesmal die Zahl der vorgeschlagenen Neubauprojekte überhaupt eine geringe sei. Der Herr Minister erklärte solches zunächst durch den Mangel an fertig ausgearbeiteten Projekten und an genügender Willfährigkeit der Interessenten; sodann durch die schmerzlichen Ereignisse des Vorjahres, welche auch der endgültigen Feststellung neuer Baulinien nicht günstig gewesen seien bei den grossen Aufgaben, welche die Verwüstungen durch die Elemente gebracht haben. Hoffentlich werde die Regierung in der Lage sein, im nächsten Winter ein etwas reichlicheres Bouquet vorzulegen. Dem Abg. Hammacher, welcher den Wagenmangel besprach, erwiderte der Herr Minister von Maybach in ausführlicher Weise. Bei dem grossen Interesse, welches diese Frage für die verschiedensten Kreise hat, geben wir nachstehend diesen Theil der Ministerrede nach dem „Preuss. Staats-Anzeiger" in ausführlichem Auszug wieder:

„Die Frage, ob der gegenwärtige Wagenpark für den Güterverkehr genüge, müssen wir nach den bisherigen Erfahrungen verneinen. Ich will das, was in der Presse und sonst wo gesagt worden ist über den Wagenmangel, aller der Uebertreibungen, die da gemacht sind aus spekulativen oder politischen Gründen, entkleiden, auch das vielleicht noch abziehen, was an Ueberbestellungen zurückzurechnen ist aus der Absicht, wenigstens das zu bekommen, was man wirklich haben will, auch das abziehen, was erfahrungsmässig darauf zu rechnen ist, dass der Wagenmangel als Vorwand benutzt wird, wenn man Lieferungsverträgen mit ungünstigeren Preisen wenigstens für einige Zeit ausweichen will; aber das Faktum, dass der Wagenpark der Staatseisenbahn für den Verkehr nicht ausgereicht hat, steht fest, und es steht ein Gleiches fest in Bezug auf den Wagenmangel für fast alle unsere Nachbarstaaten. Wenn Sie die Verhandlungen verfolgt haben, die in den Parlamenten in Oesterreich, Italien und an anderen Orten stattgefunden haben, so werden Sie gefunden haben, dass dort ein gleicher Mangel und vielleicht ein noch stärkerer vorhanden ist.

Aber worin liegt das? Wenn man behauptet: ihr habt nicht für genügende Reserven gesorgt, — wenn man daraus der Verwaltung einen Vorwurf machen will, so kann ich diesen Vorwurf nicht anerkennen, wenigstens nicht subjektiv, denn wie stand die Sache? Als wir im vorigen Winter einem aufsteigenden Verkehr entgegengingen, haben wir uns gefragt: wird es nothwendig sein, den Wagenpark zu verstärken? Bei der Verhandlung im vorigen Winter über eine ähnliche Nebenbahnvorlage habe ich ausdrücklich darauf hingewiesen, dass wir für den Personenverkehr eine Summe von 8 Millionen Mark begehren, dass wir aber für den Güterverkehr neben den Summen für die betreffenden Bahnen, die wir in der Vorlage verlangten, auch noch Kredite zur Verfügung hätten. Diese Kredite haben wir, sobald wir das Bedürfniss wachsen sahen, realisirt. Bis zum 1. Oktober 1888 wurden 333 Lokomotiven, 898 Personenwagen und 6 790 Gepäck- und Güterwagen beschafft. Von den letzteren ist jetzt der grösste Theil abgeliefert; ein kleinerer ist noch zurück. Hätten wir bisher einen grossen Dispositionsfonds für ausreichende Vermehrung von Betriebsmitteln gehabt, so würden wir kaum in der Lage gewesen sein, davon Gebrauch zu machen; denn was zu haben war, das haben wir beschafft, und wir würden sehr dankbar gewesen sein, wenn man uns einen Laden hätte bezeichnen können, in dem wir noch mehr Wagen zu angemessenen Preisen hätten kaufen können. Er war aber nicht zu finden. Es ist also in Bezug auf die Vermehrung des Betriebes von der Verwaltung Vorsorge getroffen, soweit es möglich war. Das hat jedoch noch nicht gereicht, und das liegt zum Theil darin, dass zwar nicht wir so schlecht ausgerüstet sind, aber andere schlechter. Wenn Sie die Reichsstatistik verfolgen, so finden Sie, dass die Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1887/88 nicht weniger als fast 524 Millionen Achskilometer auf fremden Bahnen mehr geleistet haben, als fremde Bahnen bei uns. Das ist ein nicht gering anzuschlagendes Quantum, wenn Sie berücksichtigen, dass die gesammten Wagen der Württembergischen Staatsbahnen 147 Millionen Achskilometer geleistet haben. Wir haben also mit unseren Bahnen ein Defizit für andere Bahnen übernommen und übernehmen müssen für unseren starken Export über die trockenen Grenzen, und weil wir unseren Verkehr nicht darunter leiden lassen wollten, dass andere Verwaltungen nicht die nöthigen Betriebsmittel bestritten. Ich habe aber auch gern Veranlassung genommen, — und bin dabei auf Entgegenkommen gestossen, dass ich dankbarst anerkenne —, andere Deutsche Regierungen aufmerksam zu machen, ob sie nicht auch auf eine entsprechende Vermehrung des Fuhrparks Bedacht nehmen wollten. Die Einleitungen sind, wie Sie gelesen haben werden, in Bayern und Württemberg bereits getroffen; hoffen wir, dass wir im Verein mit unseren Nachbarn in der Lage sein werden, den Verkehr auch in Zukunft so zu bewältigen, wie wir es wünschen.

Nun möchte ich aber noch darauf hinweisen, dass wir in der That eine starke Reserve besassen. Wir haben eine Einrichtung, die im Jahre 1882 getroffen war, vermöge deren wir uns auch im Frühjahr vorigen Jahres mit den hauptsächlichsten Transportinteressenten, insbesondere mit den Industriellen darüber vernommen, welche Verkehrsvermehrung wohl etwa in Aussicht sein könnte. Das ist geschehen im Ruhrkohlengebiet, in Rheinland, Westfalen und ebenso in Oberschlesien, denn ich nehme an, dass die Gewerkschaften, Grubenbesitzer, Aktiengesellschaften auch ihrerseits einen Oekonomieplan aufstellen für ihren Haushalt; damals wurde angenommen, dass eine Mehrforderung, ein Mehrtransport etwa von 5 pCt. stattfinden würde. Meine Herren, wie hat sich nun aber die Sache gestaltet? Nicht 5, nicht 7½, nein 12 pCt. sind etwa mehr befördert worden; Sie sehen das auch an den Einnahmen. Stellenweise, zeitweise haben wir einen Mehrtransport und eine Mehrförderung erlebt von über 33, ja sogar 42 pCt. Der Verkehr ist, möchte ich sagen, mit einer Sturzwelle über uns gekommen, nicht etwa zu unserer Freude, denn eine langsamere und ruhigere Entwickelung würden wir vielleicht als gesunde bezeichnen können, aber ich freue mich nichtsdestoweniger über diese Verkehrsentwickelung. Wir haben also nicht etwa 5 pCt., sondern mehr als 10 pCt. geleistet. Wir hatten also eine Reserve. Wenn man uns nun vorwirft: ihr habt euch nicht genügend ausgerüstet, habt diskreter jetzt gerechnet gegen früher zur Zeit der Privatbahnen, so trifft das nicht zu. Denn die Kilometervermehrung, die wir vorgenommen haben, trifft fast ausschliesslich Nebenbahnen mit einem schwachen Verkehr. Wir können doch nicht für die Nebenbahnen mit einem schwachen Verkehr dieselbe Ausrüstung vorsehen, wie für die Hauptbahnen, die Arterien des Verkehrs, wie Hr. Abg. Hammacher sie richtig gekennzeichnet hat.

Der Vorwurf ist also nicht zutreffend, ebensowenig der Vorwurf, der uns auch an einer anderen Stelle gemacht ist, wir sollten etwa 25 pCt. des gesammten Fuhrparks als Reserve bereit halten, damit, wenn der Bedarf plötzlich eintritt, wir in der Lage wären, allen Anforderungen gerecht zu werden! 25 pCt. des Fuhrparks mit dem, was dazu nothwendig wäre, würde eine Ausgabe von etwa 300 Millionen bedingen und diese 300 Millionen würden der Regel nach rentlos, und nicht blos das, sondern als fressendes Kapital daliegen. Das wäre mit einer wirthschaftlichen Verwaltung absolut unvereinbar und am allerwenigsten vereinbar mit den fortwährend auftauchenden Forderungen nach Tarifermässigungen für Personen- und Güterverkehr. Wenn in Oberschlesien ein Mangel eingetreten ist, den ich sehr beklage, so liegt das nicht daran, weil ein Wagenamt nicht existirt; ein Wagenamt war vorhanden, es ist inzwischen nur von Gleiwitz nach Kattowitz verlegt worden und etwas anders eingerichtet worden. Der Wagenmangel ist dort plötzlich sehr stark aufgetreten und konnte nicht befriedigt werden, weil ein Theil des Verkehrs, der nach Oesterreich hinübergeht, von uns mit bedient werden musste, indem die Oesterreichischen Bahnen nicht dasjenige Quantum an Wagen beistellten, welches sie beistellen mussten. Dafür sind wir eben aufgekommen, um den Verkehr nicht stocken zu lassen. Wir haben vielleicht damals die Demarkationslinie für das Zuführungsgebiet in Oberschlesien zu weit nach Osten gelegt. Sie ist inzwischen weiter nach Westen gelegt worden, und ich hoffe, dass dadurch jetzt ein Wagenmangel für lange Zeit, soweit wir es überblicken können, verhütet wird.

Dass Nachtheile durch den Wagenmangel eingetreten sind für die Interessenten, wer wollte das bestreiten? Wir wünschen — das werden wir auch in Zukunft in Anspruch nehmen müssen —, dass die Interessenten uns bei der Bewältigung der grossen Schwierigkeiten, die dort bestehen, möglichst helfen, dass sie, wenn es nicht zu vermeiden ist, auch eine Verkürzung der Ladefristen, die aber jetzt nur ausnahmsweise, nicht, wie früher, der Regel nach stattfindet, und mit einer gewissen Milderung gehandhabt wird, nicht so übel aufnehmen. Es ist das Aeusserste geschehen, um den Umschlag der Wagen zu beschleunigen und zu verstärken; es ist Nachtdienst eingerichtet worden auf weiten Strecken, Leerzüge sind eingerichtet, lediglich um Leermaterial rasch zurückführen zu können; es hat eine doppelte Besetzung der Lokomotiven stattgefunden, um alles rasch fortbringen zu können, usw.: genug, es ist ein Umschlag, wie er früher gar nicht hätte stattfinden können, eingetreten, der uns eine Mehrleistung von etwa 20 pCt. eingebracht hat. Wie man da an anderer Stelle hat

sagen können, die Staatseisenbahn-Verwaltung habe bei dieser Gelegenheit ihre Leistungsunfähigkeit bewiesen, ist mir unerfindlich.

Wir müssen, m. H., in der Lage sein, und deshalb sind die Anforderungen in diesem Fall so hoch gegriffen, uns für unseren Verkehr vollständig leistungsfähig zu halten. Wenn wir auf der einen Seite dazu übergehen — und ich hoffe, dass wir das weiter können —, Transporterleichterungen eintreten zu lassen, so müssen wir auch in der Lage sein, den Verkehr fördern zu können; denn wenn wir jetzt dazu übergingen, grosse Verkehrserleichterungen einzuführen und hinterher den Verkehr nicht befördern könnten, so würde man mit Recht sagen: das ist ein schlechter Fuhrherr, der Bestellungen annimmt, die er hinterher nicht ausführen kann. Wir müssen darauf Rücksicht nehmen, dass unser Export — ich meine nicht den über die Wässer, sondern den über die trockene Grenze — sich mehrt und verstärkt. Das bedingt aber, dass unsere Wagen sehr viel weiter laufen, als es bisher der Fall war. Unsere Wagen gehen bis an die äusserste Spitze von Italien; sie werden auch in die Balkanstaaten übergehen, deshalb müssen wir mehr Güter- und Gepäckwagen haben, und ebenso mehr Lokomotiven; aber wir müssen auch noch mehr Personenwagen haben: wir wollen auch in Bezug auf den Personenverkehr bessere Einrichtungen treffen. Es werden hier und da Schnellzüge vermisst. Wir wollen auch in dieser Beziehung den wirklichen Bedürfnissen nach Möglichkeit entgegenkommen und die Staatseisenbahn-Verwaltung so leistungsfähig machen, wie wir es erwarteten, als wir mit Ihrer Zustimmung das Staatsbahnsystem einführten."

Abg. Goldschmidt: Er bedauere, dass die Forderung für die Betriebsmittel erst jetzt komme; die Industrie habe schwer darunter gelitten, dass ihr die Kohlen nicht rechtzeitig genug geliefert worden seien und dass neue Güterwagen erst bestellt worden seien, als das Feuer bereits auf den Nägeln gebrannt habe. Er sei niemals ein Freund der Staatsbahnen gewesen, und es sei begreiflich, dass er es auch jetzt noch nicht sei. Er habe in den Staatsbahnen stets eine Gefahr für die Industrie erkannt, und noch mehr eine Gefahr für unsere Finanzen; denn die grossen Ueberschüsse könnten leicht schwinden und einmal ebenso grossen Fehlbeträgen Platz machen. Er erkenne an, dass die Befürchtung nicht erfüllt sei, dass nämlich die Wasserstrassen vernachlässigt würden; auch für den Personenverkehr sei gesorgt worden, aber in Bezug auf den Güterverkehr hätten die Verwaltungen sich nicht genügend über die Bedürfnisse der Industrie informirt. Die Steigerung des Verkehrs sei auch nicht so unerwartet gekommen, wie aus den Berichten der Handelskammern zu ersehen; entsprechend der Zunahme des Verkehrs habe man nicht genügend an Neubeschaffungen für den Wagenpark gedacht. Auffallen müsse, dass im Ruhrgebiet ein Ueberfluss an Wagen gewesen sei, während in Oberschlesien Mangel geherrscht habe. Es solle das kein Vorwurf gegen den Minister sein, an dessen gutem Willen nicht zu zweifeln sei, aber eine so umfangreiche Verwaltung sei nicht imstande, allen örtlichen Bedürfnissen gerecht zu werden. Der nächste Herbst werde wahrscheinlich, trotz der Vermehrung der Gepäck- und Güterwagen, dieselbe Nothlage zeigen, die man im verflossenen Herbst erlebt habe.

Minister der öffentlichen Arbeiten, von Maybach:

„Den Herrn Vorredner zu einem Anhänger des Staatseisenbahn-Systems zu machen, darauf muss ich wohl verzichten, ich glaube nicht, dass mir das gelingt; aber ich kann doch einzelnes aus seinen Ausführungen nicht unwidersprochen hingehen lassen.

Insbesondere sagt er, seit zwei Jahren sei seitens der Handelskammern in ihren Berichten darauf aufmerksam gemacht worden, dass ein starker Verkehr kommen werde, man möge sich darauf einrichten. Nun, die Handelskammerberichte werden in meinem Ministerium auch gelesen; aber seit zwei Jahren bin ich einer solchen Aufforderung nicht begegnet; wohl aber kann ich gegen diese Behauptung einen Auszug aus dem Jahresberichte der Handelskammer zu Saarbrücken für 1887, der erst 1888 ausgegeben ist, mittheilen. Es heisst dort:

> Wie wir bereits in unserem vorjährigen Berichte feststellen konnten, trat in den beiden letzten Monaten des Jahres 1886 eine Besserung in der Eisenindustrie sowohl hinsichtlich des Absatzes, wie auch in Bezug auf die Verkaufspreise ein
>
> Noch im Frühjahr 1887 war nicht zu übersehen, ob die eingetretene Besserung nur ein vorübergehendes Aufflackern, eine Ergänzung des allernothwendigsten Bedarfs sei, oder ob sie eine längere Dauer annehmen und den Beginn eines allgemeinen wirthschaftlichen Aufschwungs bezeichnen werde.
>
> Die unverhüllten Bestrebungen der Deutschen Regierungen, alles an die Erhaltung des Friedens daranzusetzen, die Bereitwilligkeit des Deutschen Reichstages, der Regierung die hierzu erforderlichen Mittel in die Hand zu geben, hoben die Friedensaussichten und stärkten das Vertrauen der Geschäftswelt auf eine andauernde Besserung der wirthschaftlichen Lage. Insbesondere die vom Reichstage genehmigte Ausführung der sog. strategischen Eisenbahnen verschaffen den Eisenhütten eine erhöhte Thätigkeit.

Also, m. H., erst die Friedenszuversicht war es, die den Verkehr neuerdings gehoben hat.

Ich habe schon darauf hingewiesen, dass man selbst in den nächst betheiligten Kreisen nicht der Ansicht gewesen sei, es würde eine solche Verkehrssteigerung eintreten, wie es thatsächlich der Fall gewesen ist.

Noch ein anderes Zeugniss könnte ich dafür anführen, von dessen Feinfühligkeit Sie wohl überzeugt sein werden. Betrachten Sie einmal den Kourszettel der Börse, vergleichen Sie die Kourse im ersten Quartal des vorigen Jahres mit denen am Schluss desselben und jetzt, und dann werden Sie unmöglich annehmen können, dass man seitens der Interessenten damals schon eine bedeutende Verkehrssteigerung in Aussicht nahm; im Gegentheil, es scheint damals noch starker Zweifel geherrscht zu haben. Ich erlaube mir einige Zahlen vorzulesen.

Der Kours der Bismarckhütte betrug im ersten Quartal 1888 128,50, der neueste Kours beträgt 185,25; Bochumer Gussstahl 135,40, jetzt 202; Bonifacius 60,25, jetzt 108,50; konsolidirte Redenhütte Stammprioritäten 79,50, jetzt 142; Donnersmarckhütte 45,25, jetzt 73; Königs- und Laurahütte 90,50, jetzt 144,60; Dortmunder Union Litt. A. 66,90, jetzt 102,70; Gelsenkirchener Bergwerke 118,40, jetzt 149,50; Harpener Bergwerke 73, jetzt 150; Hibernia 89,50, jetzt 152. Ich könnte dieses Register noch fortsetzen. Ich glaube, dass, wenn die Verwaltungen dieser Werke, die doch auch in die Zukunft sehen, keine bessere Ansicht über die Entwickelung des Verkehrs hatten, man der Eisenbahnverwaltung, welche diese Werke wesentlich zu bedienen hat, nicht mal zum Vorwurf machen kann, dass sie nicht weiter sah als die Interessenten selbst.

Wenn dann weiter die Besorgniss gehegt wird, wir würden im Herbst, wo hoffentlich eine Steigerung des Verkehrs kommen werde, namentlich der Verkehr der Industrie und der Landwirthschaft sich steigern werde, nicht in der Lage sein, diesen Verkehr zu bewältigen, so, glaube ich, werden wir diese Besorgniss Lügen strafen. Wir haben uns darauf eingerichtet, auch einen stärkeren Verkehr bewältigen zu können, als wir ihn bisher gehabt haben, und ich glaube dann gerade dem Herrn Abgeordneten den Beweis liefern zu können, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung etwas ganz anderes leisten kann, als die kleinen in vereinzelten Bestrebungen sich verzettelnden Privatbahnen.

Es ist noch ein Punkt, der mich bewegt, das Wort hier zu ergreifen. Der Hr. Abg. vom Heede hat die Frage der Schmalspurbahnen gestreift. Es ist gesagt worden, es bestehe die Meinung, es wäre meinerseits ein Vorurtheil gegen Schmalspurbahnen vorhanden. Ich habe mich in diesem hohen Hause schon früher einmal ausgesprochen über meine Stellung zu den Schmalspurbahnen und gesagt, dass ich kein prinzipieller Gegner derselben sei, dass aber die Frage, ob eine Schmalspurbahn oder eine Normalspurbahn am Orte, sich nicht im allgemeinen entscheiden lässt, sondern nach dem konkreten Fall entschieden werden muss. Neben verschiedenen anderen Interessen, die dabei zu berücksichtigen sind, sind es auch die militärischen, für welche wichtige Rücksichten in Betracht kommen. Die Schmalspurbahn hat für die Militärverwaltung bekanntlich nur einen geringen, in vielen Fällen vielleicht gar keinen Werth, für die Industrie aber mitunter einen sehr hohen. Dass wir einer solchen Einrichtung nicht grundsätzlich abgeneigt sind, beweist das Exempel Kreis Altenaer Schmalspurbahn, für welche wir nicht allein unser Wohlwollen, sondern auch eine ganze Menge Geld hingegeben haben, und ich meine, in Zukunft werden wir die Sache wiederum so behandeln, — praktisch, — nach der Beschaffenheit des einzelnen Falles und unter Berücksichtigung aller übrigen Interessen, welche zur Sprache kommen. Dass eine Normalspurbahn, wenn sie überhaupt ausführbar ist, bessere Dienste leisten wird als eine Schmalspurbahn, glaube ich im allgemeinen sagen zu können. Ich will hinzufügen, dass diese Bahnen dritter Ordnung — als solche könnte ich sie ja wohl bezeichnen — bisher nicht nach festen Grundsätzen behandelt worden sind, die Staatsregierung aber der Meinung ist, dass in dieser Beziehung Wandel geschaffen werden müsse. Es ist unsere Absicht, mit einem Gesetzentwurf hervorzutreten, der für diese Bahnen und Unternehmungen eine feste Basis schafft. Bei einem solchen Entwurf ist indess eine Menge von Interessen zu berücksichtigen, auch Reichsinteressen kommen zur Sprache neben den Interessen der verschiedenen Ressorts. Diese Erwägungen sind ziemlich zu Ende geführt, es müssen noch die Provinzialbehörden gehört werden, und dann hoffe ich, dass wenn irgend möglich, wir Ihnen im nächsten Winter eine Vorlage machen können über die grundsätzliche Behandlung derartiger Bahnen, damit das Willkürliche, was vielleicht bisher in denselben darin gelegen hat, künftig entfällt."

Die Vermehrung der Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen.

Nach den Anlagen zu dem in Nr. 11 S. 102 abgedruckten Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und bessere Ausrüstung des Staatsbahnnetzes, sind in der Zeit vom 1. April 1878, also bald nach Beginn der Verstaatlichung der Privatbahnen, bis 1. April 1888 aus Bau- und Extraordinarienfonds, und einschliesslich der aus Betriebsfonds über die Zahl der ausrangirten hinaus mehr bestellten Betriebsmittel, an solchen beschafft worden:

1 526 Lokomotiven,
2 767 Personenwagen,
21 052 Gepäck- und Güterwagen

im Gesammtwerthe von 112 895 413 ℳ*)

Neuerdings bis zum 1. Oktober 1888 sind zur Vermehrung des Fuhrparks noch weiter in Bestellung gegeben und zum Theil bereits abgeliefert:

333 Lokomotiven,
898 Personenwagen,
6 790 Gepäck- und Güterwagen.

Obwohl hiernach eine nicht unbeträchtliche Vermehrung der Zahl der Betriebsmittel stattgefunden hat, erweist sich dieselbe doch nicht ausreichend, um den Anforderungen des Verkehrs, sofern derselbe in der gegenwärtigen Stärke andauern oder sich noch weiter steigern sollte, in vollem Umfange zu entsprechen. Die Staatsregierung hat, wie bereits mitgetheilt, vom Landtag die Bereitstellung der Geldmittel für die nothwendige Vermehrung der Betriebsmittel im Wege einer Anleihe und zwar in Höhe von 50 000 000 ℳ erbeten zur Beschaffung von:

450 Lokomotiven,
700 Personenwagen,
9 000 Güter- und Gepäckwagen.

Eröffnung der Schmalspurbahn Eckernförde-Kappeln.

Am 26. Januar d. J. ist von der Schmalspurbahn Eckernförde-Kappeln die 28,3 km lange Theilstrecke Eckernförde-Ellenberg mit den Stationen Eckernförde Schmalspurbahnhof, Barkelsby, Loose, Moorbrücke, Holzdorf, Soeby, Vogelsang, Schuby, Dörphof, Karby, Brodersby und Ellenberg dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Kabelverbindungen zwischen Deutschland und England Deutsches Eigenthum.

Ueber die in neuerer Zeit wiederholt in der Presse erörterte Erwerbung der zwischen Deutschland und England bestehenden Kabelverbindungen durch das Deutsche Reich hat der Herr Staatssekretär Dr. von Stephan in der Sitzung des Reichstages vom 8. d. Mts. folgende Erklärung abgegeben: Ich habe dem Hause eine Mittheilung zu machen, welche für die beim Verkehr mit England Betheiligten von nicht unerheblicher Bedeutung ist. Es ist Ihnen bekannt, dass bisher eine unmittelbare Verbindung und Zusammenfügung der beiden grossen Telegraphennetze des Deutschen Reiches und des Vereinigten Königreiches Grossbritannien und Irland nicht bestanden hat. Der Grund war der, dass die zwischenliegenden Kabel sich im Eigenthume Deutscher und Englischer Aktiengesellschaften befanden. Dadurch entstanden erhebliche Mängel, namentlich die Verlangsamung der Depeschen und ein theurer Tarif. Ich mache den Gesellschaften daraus keinen Vorwurf; das liegt in der Natur des Zwischenbetriebs. Diese Mängel wurden je länger, je mehr auf beiden Seiten empfunden und bei der Uebernahme der Telegraphie des Reiches auf die Postverwaltung, also vor ungefähr 12 Jahren, wurde seitens der Postverwaltung das Ziel ins Auge gefasst, diesem Zustande ein Ende zu machen und die beiden grossen Systeme von Telegraphennetzen zu vereinigen. Seitens der Deutschen Gesellschaften fanden wir dabei Entgegenkommen, indessen wollten die Englischen Gesellschaften nicht auf ihr Privileg verzichten, ehe ihre Konzession abgelaufen sei. Unter diesen Umständen war nichts weiter zu machen, bis eben die Konzession abgelaufen war. Dann wurde die Sache von uns unter kräftigster Mitwirkung der Englischen Regierung, welche auch hier wieder sehr gern bereit war, mit uns zusammenzugehen, wieder in Angriff genommen. Es wird dem Reichstage bekannt sein, dass im vorigen Jahre Mittel bewilligt worden sind, um die Deutschen Kabel für 6 300 000 ℳ anzukaufen, eine gleiche Bewilligung hat in England für die in Englischen Händen befindlichen Kabel stattgefunden. Die Verträge sind abgeschlossen, die Uebernahme der Leitungen, der Apparate und des gesammten Inventars ist erfolgt, die Beamten der Deutschen Gesellschaften sind auf die Reichsverwaltung übernommen worden, und das ganze finanzielle Geschäft ist abgeschlossen. Gleichzeitig sind Verhandlungen mit den Regierungen von Belgien und den Niederlanden eingeleitet worden, um dem Verkehr eine grössere Zahl von Leitungen zu verschaffen. Die Linien, welche Holland mit England verbinden, wurden bisher nur benutzt, wenn die Benutzung der Kabel in der Nordsee unterbrochen war. Es handelt sich darum, auch diese Linien dem Verkehr zu erschliessen und durch die Verhandlungen mit diesen Regierungen, welche es in richtiger Würdigung der eigenen Interessen an Entgegenkommen nicht haben fehlen lassen, ist eine erhebliche Ermässigung der Kosten für den Transit durch Belgien und Holland entstanden. Belgien hat hierbei die Verpflichtung übernommen, im Anschluss an die bestehenden Kabel von Ostende und Scheveningen weitere Landlinien zu bauen. Der Dienst ist so geregelt, dass, wenn am 1. April der direkte Verkehr mit England beginnt, 14 Linien, statt wie bisher 8, den Verkehr vermitteln. Dieser Verkehr vollzieht sich dann, als ob weder Meere noch fremdes Gebiet zwischen beiden Ländern lägen. Es liegt sogar in der Absicht, einen direkten Telegrammverkehr Hamburg-Liverpool durchzuführen. Endlich hat sich eine erhebliche Ermässigung des Tarifs erzielen lassen: während bei dem Verkehr nach England bisher die Grundtaxe 40 ₰ und die Worttaxe 20 ₰ kostete, wird künftig, unter Abschaffung der Grundtaxe, die Worttaxe auf 15 ₰ ermässigt, so dass ein Telegramm von der durchschnittlichen Länge von 12 Worten, welches bisher 2,80 ℳ kostete, künftig nur noch 1,80 ℳ kosten wird. Dieses erfreuliche Ergebniss zeigt, dass hier ein Fortschritt gemacht ist, der dem Verkehrsbedürfnisse unserer Zeit entspricht, und zwar ist das, wie ich wiederholen möchte, nur dem einmüthigen Zusammenwirken der Englischen und der Deutschen Regierungen und besonders den tüchtigen Kräften, welche aus dem Kreise der Englischen Telegraphenbeamten dabei mit thätig gewesen sind, zu danken.

*) Der Gesammtbestand der Betriebsmittel am 1. April 1888 war

8 618 Lokomotiven,
13 503 Personenwagen,
172 743 Gepäck- und Güterwagen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden in der Zeit vom 16. bis 31. Januar 1889 an Steinkohlen und Koks täglich im Durchschnitt abgefahren 229 Wagenladungen zu 10 t gegen 235 Wagenladungen in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode und gegen 178 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der zweiten Hälfte des Monats Januar 1889 3 207 Wagenladungen gegen 2 816 Wagenladungen in der ersten Hälfte des Monats Januar und gegen 2 488 Wagenladungen in der zweiten Januarhälfte 1888.

Sekundärbahn Neustrelitz-Mirow.

Die „Voss. Ztg." berichtet, dass das seit mehreren Jahren vorbereitete Unternehmen des Baues einer Eisenbahn von Neustrelitz über Wesenberg nach Mirow (mit etwaiger Fortsetzung nach Wittstock) in neuester Zeit bessere Aussichten auf Erfolg erlangt hat. Der Magistrat von Wesenberg soll mit einer Berliner Firma einen Vertrag abgeschlossen haben, welcher der Stadt die Uebernahme der von ihr gezeichneten 320 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien ermöglicht. Ausserdem übernimmt die Stadt die unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden auf ihrer Feldmark und die Abfindung der Besitzer. Der Anleihevertrag der Stadt soll bereits von der Landesregierung genehmigt sein. Auch soll die Berliner Firma mit dem vorläufigen Aufsichtsrath der Aktiengesellschaft über den Bau und Betrieb der Sekundärbahn Neustrelitz-Wesenberg-Mirow einen Vertrag abgeschlossen haben, welcher der Landesregierung zur Prüfung vorliegt.

Zahnradbahn nach der Schneekoppe.

Das Projekt einer Zahnradbahn nach der Schneekoppe ist im Laufe der letzten Jahre wiederholt erörtert und aus verschiedenartigen Gründen stets wieder von der Tagesordnung verschwunden. Neuerdings wird aber nun die Meldung, dass Graf Schaffgotsch, der Besitzer des Schlesischen Abhanges des Gebirgskammes, sich entschlossen habe, die Genehmigung zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine solche Bahn zu ertheilen, mit grösster Bestimmtheit verbreitet. Die Vorarbeiten sollten hiernach sogar bereits im Laufe der vorigen Woche beginnen, haben aber wegen der grossen Schneefälle der letzten Tage aufgeschoben werden müssen. Ueber die Richtung der einzuschlagenden Linie sollen keine Vereinbarungen getroffen sein. Graf Schaffgotsch dürfte aber keinem Plane seine Zustimmung geben, welcher den Interessen der Gebirgsbevölkerung zuwiderliefe. Bedingung ist vorläufig nur, dass als Anfangspunkt der Bahn Warmbrunn gewählt wird. Die Ausführung des Projektes soll der Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft Reymer & Masch in Berlin übertragen sein.

Pferdebahnen.

Im Jahre 1888 beliefen sich die Einnahmen der Continental-Pferdeeisenbahn auf 153 660 ℳ, die Ausgaben auf 7 108 ℳ, so dass ein Gewinn von 146 551 ℳ verbleibt. Die Verwaltung schlägt vor, hiervon 14 275 ℳ dem Tilgungskonto und 4 276 ℳ dem Grundstück- und Gebäudekonto zuzuschreiben und von dem Rest 6 400 ℳ zum Reservefonds, 4 pCt. = 103 200 ℳ als Dividende, 5 451 ℳ als Tantiemen, ½ pCt. = 12 900 ℳ als Superdividende und 48 ℳ zum Amortisationskonto zu vertheilen.

Die Verwaltung der Aachen-Burtscheider Pferdebahngesellschaft soll beschlossen haben, der nächsten Hauptversammlung die Vertheilung einer Dividende von 2½ pCt. für das Jahr 1888 (gegen 2¾ pCt. 1887) vorzuschlagen.

Der Abschluss der Braunschweigischen Strasseneisenbahn für 1888 gestattet die Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. gegen 5⅘ pCt. im Vorjahre.

Der Generalversammlung der Stuttgarter Pferdeeisenbahn-Gesellschaft vom 27. Februar wird eine Erhöhung des Aktienkapitals um 800 000 ℳ vorgeschlagen.

Einheitliche Uhrenregelung.

Die „Voss. Ztg." berichtet, dass die Einführung der einheitlichen Uhrenregelung in Berlin in den letzten Wochen ansehnliche Fortschritte gemacht hat. Ministerien und andere Behörden, Geschäftslokale und Fabriken, sowie eine Anzahl von Privatleuten, welche der neuen Einrichtung das lebhafteste Interesse entgegenbringen, hätten sich bereits als Theilnehmer gemeldet. Unter den Fabriken seien auch solche, welche auf die einheitliche Regelung und Aufziehung grosser Uhren mit Schlagwerken abonnirt haben. Auch ausserhalb Berlins mache die Entwickelung der Angelegenheit sichere Fortschritte. Mit mehreren grossen Bahnhofsanlagen sowie mit mehreren Stadtverwaltungen Deutschlands seien Verträge entweder bereits abgeschlossen oder im Abschluss begriffen. Unter anderem habe die Stadt Braunschweig vor kurzem die einheitliche Regelung ihrer sämmtlichen Thurmuhren und eine grössere Anzahl von anderen öffentlichen Uhren in Aussicht genommen. Auf Wunsch werden übrigens die einheitlich geregelten Uhren auch mit solchen Zifferblättern versehen, an welchen neben der Ortszeit und ohne die Ablesung derselben zu stören, zugleich die Weltzeit angegeben wird.

Bremssysteme der Sächsischen Staatsbahnen.

Die Notiz in Nr. 10 S. 93 d. Ztg. ist dahin zu berichtigen, dass die Sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung das System Schleifer auf Grund eingehender Versuche im Prinzip zunächst für ihre Eilzüge angenommen hat und dass demnächst die grosse Mehrzahl der auf Sächsischen Strecken mit 60 km Fahrgeschwindigkeit verkehrenden Züge mit Bremsen nach diesem System versehen sein wird. Carpenter-Bremsen sind nur noch vereinzelt in Anwendung. Von den Versuchen aber, welche gegenwärtig mit der Westinghouse-Bremse gemacht werden, hat man die Durchführung der Schleifer-Bremse für die mit 60 km und mehr Geschwindigkeit fahrenden Züge nicht abhängig gemacht.

Aus Süddeutschland.

Aus Baden: Arbeiterwochenbillets.

In der Absicht, den auf dem Lande wohnenden Arbeitern Gelegenheit zu bieten, den Weg nach und von der Stadt, in der sie arbeiten, zu ganz aussergewöhnlich billigen Preisen mit der Eisenbahn zurückzulegen und gleichzeitig auch den in grösseren Städten wohnenden Arbeitern die Möglichkeit zu verschaffen, gesunde und billige Wohnungen in den benachbarten Ortschaften aufzusuchen, sind bei den Badischen Bahnen Mitte Juli 1884 sogenannte Arbeiterwochenbillets zur Einführung gekommen. Diese Wochenbillets berechtigen zu zwölf Fahrten für bestimmte Strecken und Züge bezw. an sechs Werktagen des Morgens zur Hinfahrt und des Abends zur Rückfahrt, mit der Beschränkung jedoch, dass ausser den hierzu besonders eingerichteten Arbeiterzügen nur die gewöhnlichen Personenzüge in der Zeit vor 9 Uhr Morgens und nach 5 Uhr Abends benutzt werden dürfen. Der Preis der Wochenkarten, die anfänglich nur auf Entfernungen bis 20 km verabfolgt wurden, infolge eingetretenen Bedürfnisses aber seit November 1884 auch für grössere Entfernungen zur Ausgabe kommen, stellt sich bei einer Entfernung von 1—5 km auf 60 ₰ und es erhöht sich derselbe für jedes weitere Kilometer um 10 ₰ für die Woche, d. h. er beträgt für 6 Hin- und Rückfahrten bis zu 5 km Entfernung 60 ₰, für 6 km 70 ₰, für 7 km 80 ₰ usw.

Die von Jahr zu Jahr sich ergebende Steigerung in der Benutzung der Arbeiterwochenbillets rechtfertigt vollständig die an diese neue Einrichtung geknüpften Erwartungen und es bietet die rasche Entwickelung dieses Verkehrs auch einen Beleg dafür, dass die gebotene Vergünstigung in weiten Kreisen unserer Arbeiterbevölkerung nach ihrem vollen Werthe gewürdigt wird.

Die in den Jahren 1884—1887 erzielten Ergebnisse gestalteten sich nämlich folgendermassen:

	1884 2. Halbjahr	1885	1886	1887
Verausgabte Karten . .	35 080	115 865	160 731	214 787
Durchfahrene Kilometer	3 620 022	12 243 060	17 422 176	23 634 066
Einnahme hieraus . ℳ	33 304	114 234	161 772	218 146

Die vorstehenden Jahreseinnahmen ergeben, dass in den Jahren 1884—1887 im Gesammtdurchschnitt für 1 km Fahrt der Betrag von . . . . 0,93 ₰ erhoben wurde, wogegen im allgemeinen Verkehr ebenfalls für 1 km Fahrt, und zwar für ein einfaches Billet III. Klasse 3.40 ₰ und für Hin- und Rückfahrtbillet III. Klasse . . . . 2.65 „ zur Erhebung kommen. Die Taxe der Arbeiterwochenbillets beträgt somit nur . . . . 27 pCt. der Taxe der einfachen Billets III. Klasse und nur . . 34 „ der Taxe für Hin- und Rückfahrtbillets III. Klasse.

Selbstverständlich bewegt sich der Verkehr mit Arbeiterwochenbillets in der Hauptsache auf kürzere Entfernungen, wie dies daraus hervorgeht, dass die im Jahre 1887 verausgabten 214 787 Stück Wochenkarten sich nach der Länge des Weges vertheilen wie folgt:

	Stück		Stück
auf 2 km Entfernung	1	Uebertrag	207 209
„ 3 „ „	502	auf 20 km Entfernung	120
„ 4 „ „	6 155	„ 21 „ „	1 273
„ 5 „ „	29 487	„ 22 „ „	4 152
„ 6 „ „	38 869	„ 23 „ „	658
„ 7 „ „	23 392	„ 24 „ „	417
„ 8 „ „	25 164	„ 25 „ „	291
„ 9 „ „	19 581	„ 26 „ „	22
„ 10 „ „	9 508	„ 27 „ „	222
„ 11 „ „	10 093	„ 28 „ „	271
„ 12 „ „	3 608	„ 29 „ „	52
„ 13 „ „	11 822	„ 30 „ „	27
„ 14 „ „	10 492	„ 31 „ „	6
„ 15 „ „	7 969	„ 32 „ „	3
„ 16 „ „	5 589	„ 33 „ „	4
„ 17 „ „	2 210	„ 34 „ „	22
„ 18 „ „	52	„ 49 „ „	7
„ 19 „ „	2 715	„ 50 „ „	31
Uebertrag	207 209	zusammen	214 787

Nach den Bestimmungsstationen entfallen von obigen 214 787 Stück Wochenkarten auf den Verkehr mit

Karlsruhe . . .	67 178 Karten	Durlach . . .	3 338 Karten
Pforzheim . .	55 853 „	Bruchsal . . .	2 976 „
Mannheim . .	24 840 „	Offenburg . . .	1 240 „
Heidelberg . .	14 548 „	Baden	1 189 „
Basel	11 932 „	usw.	
Freiburg . . .	6 001 „		

Bald nach der bei den Badischen Bahnen erfolgten Einführung wurden auch die in Württemberg seit dem Jahr 1882 bestandenen Wochenbillets unter Ermässigung auf die bei den Badischen Bahnen zur Erhebung kommenden Taxen in Arbeiterwochenbillets umgewandelt, während die übrigen Deutschen Bahnverwaltungen für Arbeiterwochenkarten, wo solche zur Ausgabe gelangen, durchweg noch etwas höhere Taxen erheben, indem der niederste Satz, der beispielsweise auch bei den Preussischen Staatsbahnen zur Anwendung kommt, 1 ₰ für das Kilometer beträgt.

Aus Württemberg: Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für 1887/88.

Diesem vor einigen Tagen ausgegebenen Verwaltungsbericht, welcher den Zeitraum vom 1. April 1887 bis 31. März 1888 umfasst, ist bezüglich der finanziellen Ergebnisse der Verwaltung der Eisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt folgendes zu entnehmen:

I. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahre 1887/88 betragen:

die Gesammteinnahmen 31 620 341 ℳ (gegen 30 622 365 ℳ im Vorjahre),

die Gesammtausgaben 16 222 023 ℳ (gegen 16 161 354 ℳ im Vorjahre).

Hiernach ergab sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebes mit 15 398 318 ℳ (gegen 14 461 011 ℳ im Vorjahre).

Nach Berücksichtigung der Veränderungen beim Betriebsfonds belief sich die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse auf 15 438 756 ℳ (gegen 14 452 379 ℳ im Vorjahre).

Im Vergleich mit der im Hauptfinanzetat für 1887/88 verabschiedeten Summe von 13 458 730 ℳ ist der Reinertrag

des Eisenbahnbetriebes höher um 1 939 588 ℳ, die baare Ablieferung höher um 1 980 026 ℳ.

Auf 1 km Betriebslänge kamen

	1887/88	1886/87
von den Betriebseinnahmen	19 615.24 ℳ	19 019.38 ℳ
„ „ Betriebsausgaben .	9 876 33 „	9 793 68 „
vom Reinertrag	9 738.91 „	9 225,70 „

Das Gesammt-Anlagekapital für die im Betrieb gestandenen Bahnlinien im Betrag von 459 424 416 ℳ hat sich verzinst im Jahre 1887/88 zu 3.31 pCt. (1886.87 zu 3,16 pCt., 1885/86 zu 3,01 pCt., 1884/85 zu 2,98 pCt., 1883/84 zu 3,07 pCt., 1882/83 zu 2,79 pCt.).

Die ungetilgte Eisenbahnschuld ist auf den 1. April 1887 mit 377 884 067,85 ℳ berechnet. Das Erforderniss für Verzinsung der Eisenbahnschuld im Jahre 1887/88 betrug 15 451 860,87 Mark, gegenüber welcher Summe die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse nur um 13 104,87 ℳ zurückblieb, während dieses thatsächliche Eisenbahndefizit noch im Jahre 1886/87 859 601,97 ℳ, in den früheren Jahren entsprechend mehr, im Jahre 1882/83 rund 2 700 000 ℳ betrug.

Werden von der ungetilgten Eisenbahnschuld mit 377 884 067,85 ℳ noch die Tilgungsquoten, welche nicht an der Eisenbahnschuld, sondern an der allgemeinen Staatsschuld abgerechnet worden sind, mit 13 417 186 33 ℳ in Abzug gebracht, so berechnet sich der noch nicht getilgte, thatsächlich allein zu verzinsende Theil der Eisenbahnschuld auf den 1. April 1887 auf 364 466 881,52 ℳ, wofür die an die Staatskasse abgelieferten Betriebsüberschüsse von 15 438 756 ℳ eine Verzinsung von 4,24 pCt. (gegen 3,99 pCt. im Vorjahre) ergeben hätte.

II. Bei dem Betrieb der Bodensee-Dampfschifffahrt haben im Etatsjahre 1887/88 betragen:

die Gesammteinnahmen 319 637,03 ℳ (gegen 322 593,67 ℳ im Vorjahre),
die Gesammtausgaben 268 656,69 ℳ (gegen 267 981,14 ℳ im Vorjahre).

Hiernach ergab sich ein Ueberschuss von 50 980,34 ℳ (gegen 54 612,53 ℳ im Vorjahre).

Wir behalten uns vor, auf den übrigen Inhalt des umfassenden Verwaltungsberichts zurückzukommen.

Aus Bayern.

Die Auflösung der Eisenbahnbausektion Neumarkt i/O. und die Errichtung einer Eisenbahnbausektion in Forchheim ist genehmigt und der Abtheilungsingenieur Hrch Zeulmann in Neumarkt i/O. unter Uebertragung der Funktion eines Sektionsvorstandes zur Eisenbahnbausektion Forchheim berufen worden. Die Bauarbeiten an der Dampftrambahn von Regensburg (Stadtamhof) nach Donaustauf sind, begünstigt durch die Witterung, soweit vorgeschritten, dass bis 1. Mai 1889 die Eröffnung wird stattfinden können. Von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft wird bereits das nöthige Betriebspersonal angestellt. Die Regensburger Stadtgemeinde stellte an das dortige Oberbahnamt den Antrag, an der Kreuzung der Landshuterstrasse mit den Eisenbahngleisen eine Bahnunterführung herzustellen, deren Kosten auf mehr als 200 000 ℳ zu veranschlagen sind.

Am 1. Februar d. J. fand mit der neuen Lokomotive, welche für die Materialzüge Verwendung findet, die erste Fahrt auf der Strecke von der Loisachbrücke bei Farchant aufwärts gegen Garmisch-Partenkirchen statt. Die Lokomotive war mit Guirlanden und Fahnen in Münchener und Bayerischen Farben reich geschmückt.

Die Vorarbeiten für den Bau der Lokalbahn Gotteszell-Viechtach nehmen einen erfreulichen Fortgang. Der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München wird der Bau der Linie voraussichtlich übertragen und sie hat auch eine finanzielle Betheiligung im Betrage von 100 000 ℳ zugesichert. Für den Güterverkehr der Bahn hat sich jüngst eine fast unerschöpfliche Quelle eröffnet durch den Pfahlkies, welcher mit dem Basalt auf gleiche Stufe gestellt wird. Da die Kosten für Pfählkies sich bedeutend niedriger stellen als für Basalt, dürften dem Pfählkies und damit der Bahn Gotteszell-Viechtach die günstigsten Aussichten sich eröffnen.

Aus Frankreich.

Der Eisenbahndienst im Kriege.

Das „Journal Officiel" veröffentlichte unterm 6. d. Mts. die Dekrete bezüglich des Eisenbahndienstes im Kriege; wir theilen nachstehend die Hauptbestimmungen derselben mit: Der militärische Bahndienst wird vom Ober-Generalstabschef unter dem Oberbefehl des Kriegsministers geleitet. Ein Büreau des Grossen Generalstabs ist damit beauftragt, diesen Dienst zu vereinigen. In jedem der sechs grossen Gesellschafts-Bahnnetze und in dem der Staatsbahn wird die Ausführung des militärischen Eisenbahndienstes einem besonderen Ausschuss, Netzausschuss genannt, anvertraut. Derselbe besteht aus einem technischen Kommissar, der die Gesellschaft vertritt, und aus einem vom Kriegsminister ernannten militärischen Kommissar, welcher ein höherer Offizier ist. Der erstere haftet insbesondere für die Massregeln, welche ergriffen werden, um die Hilfsquellen der Bahnen nutzbar zu machen; der Militärkommissar hat besonders die Verantwortlichkeit für die in militärischer Hinsicht zu ergreifenden Massregeln. In Friedenszeiten gehören zu den Befugnissen des Netzausschusses: die Bearbeitung aller Angelegenheiten, welche den militärischen Dienst des Bahnnetzes betreffen; Studium aller Hilfsquellen an Geräth und Personal zum Bedarf der Kriegführung; Vorbereitung der strategischen Beförderungen und Herstellung der auf dieselben bezüglichen Schriftsachen; Prüfung des Zustandes der Linien, des Geräthes und der verschiedenen Einrichtungen, Rampen, Wasserzufuhr, Maschinenschuppen, Speicher, Ausbesserungswerkstätten usw.; fachliche Ausbildung der Angestellten; Ueberwachung der Bahnen und Kunstbauten; Leitung der auf dem Netze angestellten Versuche aller Art im Hinblick auf Beschleunigung oder Verbesserung der Militärbeförderung. Im Kriegsfalle übernimmt der Netzausschuss den ganzen Dienst des Netzes unter dem Oberbefehl des Kriegsministers am ersten Tage der Mobilmachung. Im Generalquartier jeder Gruppe von Heeren oder jedes für sich allein vorgehenden Heeres wird der Bahndienst in der vom Kriegsminister festgesetzten Zone von einem General oder Oberst mit Unterstützung eines Eisenbahningenieurs und unter dem Oberbefehl des kommandirenden Heerführers geleitet. Ausserhalb der Zonen, in welchen die Linien von den Französischen Gesellschaften betrieben werden, wird der Dienst von einem Feldbahnausschusse gesichert. Derselbe besteht, wie die Netzausschüsse, aus einem Offizier und einem technischen Beamten und hat unter seinem Befehle: Feldeisenbahnabtheilungen, die aus dem Personal der Gesellschaften und der Staatsbahn rekrutirt werden, Eisenbahnpioniertruppen, die zur Geniewaffe gehören, und Telegraphenabtheilungen, wenn solche nöthig sind. Für die Algerischen und Tunesischen Bahnen wird ein ähnlicher Netzausschuss wie für die 7 Französischen Bahngebiete gebildet. Diesen Bestimmungen entsprechend bildet ein weiteres Dekret 9 technische Abtheilungen, welche im Kriegsfalle gemeinsam mit den Eisenbahnpionieren mit dem Bau, der Ausbesserung und dem Betrieb der Bahnen, deren Dienst nicht von den Französischen Gesellschaften gesichert ist, betraut werden. Diese Abtheilungen rekrutiren sich aus den Baumeistern, Beamten und Arbeitern der 6 grossen Gesellschaften und der Staatsbahn, sowohl aus dienstpflichtigen als freiwillig dienenden. Sie bilden ein besonderes Truppenkorps mit eigener Unterordnung. Der Oberste Eisenbahnausschuss beräth unter dem Vorsitze des Generalstabschefs, Vizevorsitzender ist der General, welcher bei den Heeren mit der Oberleitung der Bahnen und Etappen betraut ist; bürgerliche Mitglieder sind: der Eisenbahndirektor im Bautenministerium, 2 Generalinspektoren desselben Ministeriums, die 7 technischen Kommissare der 7 Netzausschüsse; militärische Mitglieder sind: der Leiter der Eisenbahnabtheilung im Grossen Generalstab, je ein höherer Offizier der Artillerie, der Eisenbahntruppen und der Flotte, die 7 militärischen Kommissare der Netzausschüsse. Dieser durch Dekret zu besetzende Ausschuss hat die Vorbereitung der strategischen Truppenbeförderungen zu begutachten, alle Entwürfe neuer Linien und überhaupt alle auf die militärische Verwendung der Bahnen bezüglichen Fragen zu prüfen.

Amerikanische Mittheilungen.

Ueberlastung der Verwaltungsbeamten.

Ungeachtet der Einsetzung dritter, vierter und selbst fünfter Vizepräsidenten, sowie von Oberbeamten mit bisher nicht vorgekommenen Amtsbezeichnungen, sind doch immer noch die oberen leitenden Beamten dermassen mit Geschäften überbürdet, dass ihnen kaum Zeit übrig bleibt, sich über Verbesserungen in ihrem Fache zu unterrichten und ihre Aufmerksamkeit dem, was in dieser Beziehung anderswo in der Welt vorgeht, zuzuwenden, Die gewöhnlichen Tagesgeschäfte nehmen ihre ganze Arbeitskraft in Anspruch. Im günstigsten Falle nimmt der Präsident, höchstens auch noch der Generalmanager, sorgfältig Kenntniss von den Ereignissen in der Eisenbahnwelt ausserhalb oder mindestens in der nächsten Umgebung. Die Civilingenieure lernen einer vom anderen durch ihre Vereine, aber vorwärtsstrebende und unternehmende Wagenbaumeister und Maschinenmeister sind nur bei einem verhältnissmässig kleinen Theile der Bahnen des Landes zu finden. Betriebsleiter (Superintendents), welche mit Nachdruck und Ausdauer ihre Kenntnisse zu erweitern streben, trifft man selten. Isolirung verursacht beschränkten Umblick und sonstige Nachtheile und wird beinahe ebenso sehr durch fortwährende Ueberbürdung gefördert, wie auch durch verkehrte Vorurtheile und durch ursprüngliche Unwissenheit. Wir wiederholen, dass bei einer grossen Zahl von Eisenbahn-Centralverwaltungen (head-quarters)

das Streben nach wissenschaftlicher Vervollkommnung nur wenig über das Ende der Nasen der Oberbeamten hinausgeht.

Zur Begründung ihres vorstehenden harten Urtheils führt die „Railr. Gazette" als Beispiel an, dass neuerlich die Einführung von Abschlussweichen und -Signalen auf einem bedeutenden und verwickelten Personenbahnhof einer grossen Stadt im Westen ausgesetzt und mindestens für längere Zeit verzögert wurde, weil einzelne der Superintendenten der verschiedenen betheiligten Bahnen Zweifel darüber hatten, ob eine derartige Einrichtung für diese Oertlichkeit ausführbar und angemessen sei. Die Thatsache, dass bereits Dutzende der tüchtigsten Betriebsleiter Hunderttausende von Dollars für gleichartige Verbesserungen verwendet haben, blieb dabei ganz ausser Beachtung.

Berufung gegen Entscheidungen der Bundes-Eisenbahnkommission.

Zum erstenmal ist von einer Eisenbahngesellschaft gegen die Entscheidung der Bundes-Eisenbahnkommission Berufung bei einem Gericht eingelegt, und letzteres, das Vereinigte Staaten-Kreisgericht in Louisville, Ky., hat durch seinen Richter Jackson die Entscheidung aufgehoben und dabei ausgesprochen, dass der Kommission endgültige Rechtsprechung nicht zustehe, sondern dass ihre Entscheidung, im Fall der Berufung bei dem ordentlichen Gericht, nur als der Schriftsatz des Berichterstatters (the report of the Referee) gelten könne. Die Kommission hatte durch Mehrheitsbeschluss entschieden, dass die Kentucky & Indian Brückengesellschaft als öffentlicher Frachtführer anzusehen und daher die Louisville & Nashville Eisenbahngesellschaft verpflichtet sei, an gewissen Punkten, die zwar keine allgemeinen Güter-Annahmestellen sind, an denen sie aber von anderen Eisenbahnen Güter übernimmt, auch von der Brückengesellschaft Güter anzunehmen. Das Gericht hat dagegen, sich der Ansicht des in der Minderheit gebliebenen Kommissar Schoonmaker anschliessend, der Brückengesellschaft die Eigenschaft als öffentliche Frachtführerin abgesprochen und die genannte Eisenbahngesellschaft als nicht in vorgedachter Weise verpflichtet erklärt.

Der Fall an sich ist nicht von besonders grosser Bedeutung, hat aber prinzipielle Wichtigkeit einerseits wegen der Befugnisse der Bundes-Eisenbahnkommission, andererseits wegen der, wesentliche Theile des Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes berührenden Frage, ob eine Eisenbahngesellschaft zum Austausch von Durchgangsgütern mit jeder anschliessenden Bahn zu denselben Bedingungen verpflichtet ist, welche sie einer einzelnen Bahn zugestanden hat.

Jedenfalls wird diese Sache noch vor den höchsten Gerichtshof zur endgültigen Entscheidung gebracht werden.

Hitziger Wettbewerb.

In Goldsboro, N. C., wurde der Wettbewerb zwischen zwei Eisenbahngesellschaften bezüglich der Südwärtsbeförderung einer, zu den Festtagen nach dieser Stadt gekommenen, grossen Anzahl Neger ein so heftiger, dass beide Theile Redner an den Strassenecken aufstellten, welche die Menschenhauten für sich zu gewinnen suchen mussten. Dies erregte unter den in grosser Menge zuhörenden Negern eine solche Aufregung, dass die Polizei einzuschreiten gezwungen war.

Vom Panamakanal.

In dem Staate Colombia scheint man den Krach des Panamakanal-Unternehmens mit verhältnissmässiger Kaltblütigkeit aufgenommen zu haben, da man daselbst noch nicht die Ueberzeugung gewonnen hat, dass Frankreich die mit eigenem Gelde bisher geförderten Arbeiten thatsächlich im Stiche lassen könnte. Dagegen hat daselbst der in Nr. 5 S. 48 d. Ztg. mitgetheilte, in dem Bundessenate der Vereinigten Staaten Nordamerikas gestellte Antrag des Senators Edmunds eine gewisse Erregung verursacht, da man in diesem Antrag einerseits einen Versuch, die Fortsetzung des Kanalbaues zu hintertreiben, andererseits eine ungerechtfertigte Einmischung in fremde Verhältnisse zu erblicken glaubt. Mit ironischen Bemerkungen wird daher darauf hingewiesen, dass die nordische Republik nicht befugt sei, den Vormund der übrigen Länder Amerikas zu spielen, oder einer Europäischen Regierung das Recht abzusprechen, fern von den Grenzen der Vereinigten Staaten Unternehmungen im Einverständnisse mit dem in Frage kommenden Heimathlande auszuführen. Der Ausschuss des Repräsentantenhauses der Vereinigten Staaten für auswärtige Angelegenheiten hat sich durch solche Erörterungen freilich nicht hindern lassen, sich im Sinne des Antrages Edmunds zu erklären.

In Paris hat inzwischen am 26. Januar d. J. eine Hauptversammlung von Interessenten des Panamalkanal-Unternehmens stattgefunden, in welcher die von Herrn Ferdinand de Lesseps gestellten Anträge — Auflösung der Gesellschaft und Uebertragung ihres ganzen Besitzthums an eine neu zu bildende Gesellschaft — mit grosser Begeisterung einstimmig angenommen sind. Freilich sind diese Beschlüsse nicht rechtsverbindlich, da die nach den Satzungen mindestens für die Hälfte der Antheilscheine — nämlich 300 000 — erforderliche Vertretung nicht vorhanden war.

Die erste Kammer des Pariser Civilgerichts hat am 4. d. Mts. die Auflösung der Panamagesellschaft ausgesprochen und einen Liquidator derselben ernannt.

Wir geben im übrigen noch folgender Aeusserung der „Frkf. Ztg." Raum:

„Die Subskription auf die neuen Panamaaktien ist ein Misserfolg. Die von der Banque Parisienne verbreiteten Reklamen boten keinen Ersatz für die Zurückhaltung der haute finance. An der Börse begegnete überdies der Handel in den neuen Aktien Schwierigkeiten, weil Bedenken hinsichtlich der Legalität der neuen Gesellschaft aufgeworfen wurden, und die Koulisse, früherer Vorfälle eingedenk, nicht das Risiko der Annullirung aller Transaktionen laufen will. Das letzte Wort in der Panamaangelegenheit muss schliesslich doch den Gerichten gehören; es ist von dieser Seite wohl ein energisches Einschreiten zu erwarten, sobald das neue Konkursgesetz die endgültige Genehmigung der Kammer erhalten haben wird. Vom Standpunkte der wahren Interessen des Unternehmens sind die durch Fortbestehen trügerischer Illusionen hervorgerufenen Verzögerungen sehr bedauerlich. Am Ende muss das Unvermeidliche doch geschehen: die Sendung einer, ganz von dem Einfluss der Compagnie unabhängigen Kommission hervorragender Ingenieure, um an Ort und Stelle genaue Erhebungen über den wahren Stand der Arbeiten vorzunehmen. Dahin lief auch der von den hiesigen grossen Finanzinstituten gemachte Vorschlag, aber die Compagnie wollte ihre eigenen Wege wandeln: sie wird bald merken, ob dieselben zu ihrem Heile führen."

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Entschädigungsanspruch der Hinterbliebenen eines durch einen Eisenbahnunfall Verletzten, dessen Leben infolge der Verletzung verkürzt worden ist.

Entscheidungsgründe.

Nachdem der Lokomotivführer S. am 11. Oktober 1875 im Dienste des Beklagten bei dem Betriebe einer Eisenbahn eine Körperverletzung erlitten hatte, und ihm infolge derselben der rechte Arm amputirt war, klagte er gegen den Beklagten auf Schadensersatz, und wurde der Beklagte durch rechtskräftig gewordenes Urtheil vom 13. Juli 1878 verurtheilt, dem S. eine lebenslängliche Rente von 1 950 ℳ, abzüglich der Staatspension, zu zahlen.

Am 9. Februar 1887 ist S. in seinem 49. Lebensjahre gestorben. Seine Wittwe und Kinder, zugleich seine Erben, verlangen nun im gegenwärtigen Prozesse Ersatz des ihnen durch den Unfall und den Tod des S. erwachsenen Schadens, und zwar durch Erstattung der Kosten der letzten Krankheit und der Beerdigung, sowie durch Zahlung einer lebenslänglichen Rente für die Wittwe und weiterer Renten für die Kinder bis zum zurückgelegten 18. Lebensjahre, beginnend vom 1. März 1887.

Das Landgericht wies die Klage ab, weil es an jedem Nachweise für den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Tode des S. und dem Unfalle vom 11. Oktober 1875 fehle.

Dagegen hat auf die Berufung der Kläger das Oberlandesgericht mittelst Vorabentscheidung über den Grund des Anspruches den Beklagten verurtheilt, „die Kläger dafür zu entschädigen, dass der Lokomotivführer S. infolge des demselben am 11. Oktober 1875 widerfahrenen Unfalles sein vollendetes sechzigstes Lebensjahr nicht erreicht hat."

Zur Begründung dieser Entscheidung wird folgendes ausgeführt: Zwar könne ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfalle und dem Eintritte des Todes des S. am 8. Februar 1887 als nachgewiesen nicht angenommen werden, allein der Unfall habe für die dem S. gegenüber alimentationsberechtigten Kläger zwei schädliche Folgen gehabt, nämlich

1. eine Verkürzung der Lebensdauer,
2. bis zu dem Zeitpunkte des hiernach vermuthlich eingetretenen verfrühten Todes den Verlust der Arbeitsfähigkeit ihres Ernährers.

Unter Zugrundelegung der abgegebenen Gutachten und der erfahrungsmässigen Annahme, dass S. als Lokomotivführer ohne den Unfall und ohne den aus besonderen Gründen eingetretenen früheren Tod vermuthlich ein Alter bis zum vollendeten 65. Lebensjahre erreicht haben würde, sei die durch den Unfall verursachte Verkürzung der Lebensdauer desselben auf 5 Jahre angenommen, also festgestellt, dass S. infolge des Unfalles höchstens das vollendete 60. Lebensjahr erreicht haben würde, wenn er nicht aus besonderen Gründen bereits früher gestorben wäre. Gemäss §§ 1 und 2 des Haftpflichtgesetzes

hafte der Beklagte den Klägern dafür, dass ihr bei dem Betriebe der Eisenbahn verletzter Ernährer infolge Unfalls das 60. Lebensjahr nicht erreicht hat resp. für ihre Einbusse am Unterhalt in vorgedachtem Sinne und Umfange. Bezüglich der Folgen der Arbeitsunfähigkeit könne nach der rechtskräftigen Vorabentscheidung der Anspruch der Kläger nicht weiter gehen, als dafür entschädigt zu werden, dass der Verunglückte die ihm zugebilligte Jahresrente von 1 950 *M.* nicht noch bis zu seinem durch den Unfall auf das vollendete 60. Lebensjahr verfrühten Lebensende bezogen und mit $^1/_3$ zu dem Unterhalte seiner Ehefrau, mit je $^1/_6$ zum Unterhalte der noch nicht 18 Jahre alten Kinder verwendet hat. Dagegen sei der Anspruch aus der Verfrühung des Todes von der Abfindung des S. unabhängig und nach der Einnahme zu bemessen, welche S. ohne den Unfall in der Zeit vom vollendeten 60. Lebensjahre bis zu seinem vermuthlichen Tode mit Vollendung des 65. Lebensjahres gehabt haben würde; für diese Zeit gebühre der Wittwe S. als Rente $^1/_3$ der Dienstpension ihres Ehemannes, weil dieser voraussichtlich mit vollendetem 60. Lebensjahre pensionsreif geworden wäre. Da aber die Dienstpension noch nicht feststehe, habe zur Zeit eine Entscheidung über die zuzusprechende Summe noch nicht ergehen können.

Diese (von Widersprüchen nicht freie) Ausführung des Vorderrichters beruht auf einer unrichtigen Auffassung der Vorschriften des Haftpflichtgesetzes.

Der § 3 dieses Gesetzes bestimmt, in welchem Umfange von dem haftpflichtigen Betriebsunternehmer Schadensersatz zu leisten ist, und zwar unter Nr. 1 für den Fall der Tödtung, unter Nr. 2 für den Fall einer Körperverletzung. Die Nr. 1, auf welche die Klageanträge im gegenwärtigen Prozesse gestützt sind, verleiht einerseits den Rechtsnachfolgern des Getödteten den Anspruch auf Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung sowie des Vermögensnachtheils, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat, andererseits denjenigen, welchen der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet war, Unterhalt zu gewähren, einen selbständigen Anspruch auf Ersatz des ihnen infolge des Todesfalles entzogenen Unterhalts. Beide Ansprüche setzen den Fall der Tödtung voraus, mag diese gemäss § 1 des Gesetzes bei dem Betriebe einer Eisenbahn erfolgt oder bei den in § 2 aufgeführten Betrieben durch ein Verschulden einer der daselbst bezeichneten Personen herbeigeführt sein. Von einer „Tödtung" aber kann hier nach dem allgemeinen und nach dem gesetzlichen Sprachgebrauche nur dann die Rede sein, wenn der Eintritt des Todes in einem ursächlichen Zusammenhange mit dem — kürzere oder längere Zeit vorher erfolgten — Betriebsunfalle steht. Namentlich lässt sich auch im Sinne des hier allein in Betracht kommenden § 1 nur da annehmen, dass ein Mensch bei dem Betriebe einer Eisenbahn „getödtet" ist, wo sich der Tod als eine Folge des Eisenbahnbetriebes und des dabei erlittenen Unfalles darstellt. (Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Band I Seite 51; Endemann, die Haftpflicht etc., 2. Auflage, Seite 20; Eger, Reichshaftpflichtgesetz, 3. Auflage, Seite 68, 69.)

Indem also das Berufungsgericht einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unfalle vom 11. Oktober 1875 und dem Eintritte des Todes des S. am 8. (9.) Februar 1887 für nicht erwiesen erklärt und den Tod auf andere besondere Ursachen zurückführt, spricht es zugleich aus, dass S. nicht bei dem Betriebe einer Eisenbahn getödtet worden ist. Damit aber ist, wie die Revision mit Recht geltend macht, der Klage der Boden entzogen, und zwar nicht blos bezüglich des Anspruches auf Erstattung der Kosten der letzten Krankheit und der Beerdigung, sondern ebenso bezüglich des Anspruches auf Ersatz des entzogenen Unterhaltes.

Wenn das Gericht für die Kläger schädliche Folgen des Unfalles darin erblickt, dass S. ohne den Unfall das 65., nach dem Unfalle aber, auch wenn er nicht aus anderen Gründen schon früher gestorben wäre, höchstens das 60. Lebensjahr hätte vollenden können, und dass S. bis zum vollendeten 60. Lebensjahre, wenn er nicht schon früher gestorben, seiner Arbeitsfähigkeit beraubt gewesen wäre, so verwechselt es die schädlichen Folgen, welche der Unfall möglicherweise hätte haben können, mit den schädlichen Folgen, welche derselbe wirklich gehabt hat. Nur für die letzteren gewährt das Gesetz einen Ersatz. Folge des Unfalles war es, dass S. seine Arbeitsfähigkeit verloren hat. Dafür ist ihm als Entschädigung eine lebenslängliche Rente im Vorprozesse zuerkannt worden. Trat sodann ohne ursächlichen Zusammenhang mit dem Unfalle der Tod des S. ein, so erlosch damit die Haftpflicht des Beklagten, da die Kläger aus dem Umstande allein, dass dem durch andere Umstände herbeigeführten Tode ihres Ernährers früher einmal ein Betriebsunfall vorausgegangen war, einen Anspruch auf weitere Unterhaltungsgewährung gegen den Beklagten als Betriebsunternehmer nicht herleiten können.

Demgemäss muss die Vorentscheidung als auf einer Verletzung der §§ 1, 3 des Haftpflichtgesetzes beruhend aufgehoben werden. In der Sache selbst aber ist nach dem vorher Gesagten auf Grund des vom Vorderrichter festgestellten Sachverhältnisses die im landgerichtlichen Urtheile ausgesprochene Klageabweisung gerechtfertigt.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. November 1888 in der Sache S. u. Gen. wider Preussischen Eisenbahnfiskus.)

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. **Betriebsunfall beim Anzünden und Auslöschen einer Lampe auf dem Flur des Bahnhofsgebäudes.** Thatbestand: Zu den dienstlichen Obliegenheiten eines Koffertägers auf dem Bahnhofe zu H. gehörte das Anzünden und Auslöschen einer Lampe, welche auf dem Flur der im ersten Stockwerk des Bahnhofsgebäudes befindlichen Räume der Bauinspektion zur Sicherung, Erleichterung und Beschleunigung des dienstlichen Verkehrs bei aussergewöhnlichen Betriebsereignissen von der Eisenbahnverwaltung unterhalten wird. Nachdem der bezeichnete Kofferträger eines Morgens in Ausführung seiner Dienstpflicht die Lampe ausgelöscht hatte, verlor er durch einen Sturz von der in das Erdgeschoss führenden Treppe das Leben. — Die Ablehnung einer Entschädigung der Hinterbliebenen hat das Reichs-Versicherungsamt für nicht gerechtfertigt erklärt aus folgenden Gründen: „Die Thätigkeit, bei welcher der Unfall sich ereignet hat, gehört zum Eisenbahnbetriebsdienste, welcher sich nicht auf den Eisenbahnfahrdienst beschränkt. Die hiernach begründete Entschädigungspflicht wird durch den Umstand nicht ausgeschlossen, dass der Unfall mit einer besonderen Gefährlichkeit des Betriebes nicht zusammenhängt." (Rekursentscheid. v. 27. September 1888; Reger, Entscheid. Bd. VIII S. 230 f.)

Bücherschau.

Jahrbuch für Elektrotechnik. 1887. Unter Mitwirkung der Herren: Dr. Bruger in Bockenheim-Frankfurt a/M.; Carl Hochenegg, Ingenieur in Wien; Dr. Ed. Hoppe in Hamburg; Adolf Krebs in Frankfurt a/M.; Löbbecke, Inspektor in Frankfurt a/M.; Jos. Schaschl, K. K. Marineingenieur in Pola; Prof. Silv. P. Thompson in London; Prof. Dr. J. G. Wallentin in Wien: Dr. Wietlisbach in Bern herausgegeben von Prof. Dr. G. Krebs in Frankfurt am Main und Postrath C. Grawinkel in Berlin. Mit vielen in den Text gedruckten Abbildungen. Halle a/S., Druck und Verlag von Wilhelm Knapp, 1888.

Bei der gewichtigen und in fortdauernder Steigerung begriffenen Bedeutung der Elektrotechnik für das Eisenbahnwesen wird es den Angehörigen desselben mehr und mehr zur Pflicht gemacht, sich über die Fortschritte bezw. über den Stand dieser, in ihren Grundbedingungen nicht minder, wie in ihrem Leistungsvermögen vielfach noch sehr unaufgeklärten Wissenschaft einigermassen auf dem Laufenden zu erhalten, wobei selbstverständlich ein zu weites Eingehen auf Einzelheiten im allgemeinen nicht beansprucht werden kann, da das Gebiet der Elektrotechnik ohnehin bereits einen derartigen Umfang gewonnen hat, dass das Ganze von dem einzelnen Fachmanne nicht mehr zu beherrschen und die, für das jetzige Zeitalter charakteristische Theilung der Arbeit auch auf diesem Fachgebiete unvermeidlich geworden ist. Durch das vorbezeichnete Jahrbuch wird nun augenscheinlich beabsichtigt, dem Bedürfnisse nach einer schnellen Orientirung über den Stand der elektrotechnischen Wissenschaft zu entsprechen, indem daselbst aus der Fülle des im Laufe der Zeit sich ansammelnden Materiales dasjenige zusammengetragen und kritisch verarbeitet wird, was auf einen bleibenden Werth Anspruch erheben kann oder als Unterlage zur Ausführung weiterer Forschungen zu dienen geeignet ist.

Zwölf Hauptabschnitte des Jahrburchs betreffen: I. die neuesten Forschritte in dynamo-elektrischen Maschinen; II. die Akkumulatoren für Elektrizität; III. galvanische Elemente und Batterien; IV. elektrische Messinstrumente; V. elektrische Beleuchtung; VI. die elektrische Kraftübertragung; VII. Anlage einer Centralstation (Salzburg); VIII. Eisenbahn-Telegraphen- und Signalwesen; IX. Telegraphie; X. Fernsprechwesen; XI. die Fortschritte der Elektrochemie, Galvanoplastik, Metallurgie und elektrischen Bearbeitung der Metalle in neuester Zeit; XII. Blitzableiter und Blitzableiter-Prüfungsarbeiter und

XIII. die Anwendung der Elektrizität in der Marine. Daran schliessen sich noch vermischte Mittheilungen und ein alphabetisches Litteraturverzeichniss. Für die Eisenbahnkreise werden insbesondere die Abschnitte II, VI, VIII, IX und X von Interesse sein.

Die Akkumulatoren (Abschnitt II) spielen bekanntlich eine wesentliche Rolle als Stromquellen bezw. als Betriebsregulatoren bei der elektrischen Beleuchtung der Eisenbahnwagen und bei dem elektrischen Betriebe von Strassenbahnen. Erstere wird sich ohne erhebliche Schwierigkeiten überhaupt nur durch Akkumulatoren erzielen lassen, welche durch die Dynamomaschine während des Gefälles oder auf ebener Strecke ohne vielen Kraftverlust geladen werden, um die Beleuchtung während des Aufenthaltes oder während des Durchfahrens von Steigungen zu beschaffen.

Die elektrische Kraftübertragung (Abschnitt VI) scheint sich aus wenig erklärbaren Gründen nur langsam ihren Weg zu bahnen. Ihre bedeutendste Anwendung hat dieselbe bisher bei denjenigen elektrischen Eisenbahnen gefunden, bei welchen eine Uebertragung der in einer festen Anlage hervorgebrachten Arbeit nach dem elektrischen Motor des Wagens oder der Lokomotive vermittelst einer längs der Bahn befindlichen Stromleitung stattfindet. Im übrigen liegen hierbei die Schwierigkeiten keineswegs in der elektrischen Kraftübertragung selbst, sondern hauptsächlich in der Stromzuführung von den längs der Bahn befindlichen Leitungen nach dem Motor im Wagen, sowie in dem Antriebe des Wagens durch diesen Motor. Die bekanntesten verschiedenen Arten solcher Stromzuführung werden in dem Jahrbuche beschrieben. Hingewiesen sei hier auf die Bestrebungen, die Stromquelle in den Wagen selbst zu verlegen und denselben dadurch von Leitung, primärer Station usw. unabhängig zu machen.

Abschnitt VIII beschäftigt sich ausschliesslich mit Eisenbahnfragen, und zwar mit dem von dem Telegrapheninspektor Schellens in Köln und von den Firmen Wiesenthal & Co. in Aachen, sowie Siemens & Halske in Berlin hergestellten Apparaten zur Ueberwachung der Fahrgeschwindigkeit der Züge und mit den von dem Telegrapheninspektor Finck in Hannover und der Telegraphenbauanstalt von C. Th. Wagner in Wiesbaden angegebenen Einrichtungen zur Ueberwachung der jeweiligen Stellung der Arme sichtbarer Telegraphen.

Das Gebiet der Telegraphie (Abschnitt IX) ist dauernd reich an Neuerungen, welche nicht zum geringsten Theile durch die wachsende Bedeutung des Fernsprechwesens für das Verkehrsleben veranlasst werden. Besonders beachtenswerth erscheinen die Fortschritte, welche die absatzweise Vielfachtelegraphie bezw. die Stenotelegraphie, ferner das sogenannte Gegen- und Doppelsprechen, für welches immer mehr vereinfachte Einrichtungen gefunden werden, aufzuweisen haben.

Ein sehr reichlicher Antheil ist in dem Jahrbuche dem Fernsprechwesen (Abschnitt X) eingeräumt; insbesondere hat der auf diesem Gebiete so sehr erfahrene, verdienstvolle Bearbeiter des Gegenstandes, Herr Dr. V. Wietlisbach in Bern, die Gelegenheit benutzt, die Fernsprechleitungen einer ausführlichen Erörterung zu unterziehen, da nach den vorliegenden Erfahrungen wesentliche Mängel der Fernsprechtechnik wenig geeigneten Leitungen zugeschrieben werden müssen. Diese umfassende Darstellung des gegenwärtigen Standes der Theorie und Praxis der Fernsprechleitungen wird daher in denjenigen Kreisen, welche Veranlassung haben, sich eingehender mit diesem Gegenstande zu beschäftigen, mit besonderem Interesse studirt werden. K—e.

Verschiedenes.

Von den Schwedischen Staatsbahnen.

Nach dem Bericht der Generaldirektion der Staatsbahnen sind diese im Jahre 1888 durch die Linie Delsbo-Hudiksvall um 35 km vermehrt und umfassten am Schlusse des Jahres 2 531 km. Die Anlagekosten sämmtlicher Bahnen beliefen sich auf 232 676 822 Kronen (261 761 425 *M.*) oder 97 658 Kr. (109 865 *M.*) für das Kilometer; mit Hinzurechnung der Kosten für das rollende Material und von 3 308 139 Kr. (3 721 656 *M.*) für die im Bau begriffenen Linien beläuft sich der Werth sämmtlicher Schwedischen Staatsbahnen zu Anfang dieses Jahres auf 257 132 489 Kr. (289 274 050 *M.*). Die Roheinnahmen betrugen im vergangenen Jahre 21 061 567 Kr. und die Ausgaben 13 815 848 Kronen; es verblieb ein Ueberschuss von 6 977 034 Kr., wenn 268 684 Kr. Ausgaben für verschiedene Materialien hinzugerechnet werden. An den Staatsschatz wurden 6 800 000 Kr. (7 650 000 *M.*) Ueberschüsse abgeführt, oder im Verhältniss zu dem Anlagekapital 2,77 pCt. gegen bezw. 2,16, 2,43, 3,07 und 3,15 pCt. in den Jahren bis 1884 zurück.

Erlernung der Deutschen Sprache seitens der Schwedischen Schaffner.

Mit Rücksicht auf den stets grösser werdenden Besuch von Deutschen Reisenden in Schweden soll die Betriebsdirektion der Staatseisenbahnen, wie der „Voss. Ztg." gemeldet ist, angeordnet haben, dass sämmtliche Schaffner dieser Bahnen die Deutsche Sprache soweit erlernen sollen, um Deutschen Reisenden jede gewünschte Auskunft ertheilen zu können. In Upsala soll bereits ein Unterrichtskursus in der Deutschen Sprache für die dortigen Schaffner begonnen haben.

Von den Eisenbahnen in Indien.

Die Eisenbahnen Indiens besassen Ende 1887 eine Ausdehnung von 22 986 km. Ausserdem waren 3 860 km Eisenbahnen im Bau bezw. zum Bau genehmigt. Von dem gesammten Bahnnetze sind 59 pCt. Staatsbahnen, 34 pCt. Privatbahnen und 7 pCt. Bahnen der eingeborenen Fürsten. Das Anlagekapital hatte im Jahre 1887 eine Höhe von 3 567 550 000 Mark erreicht und wurde durch den erzielten Ueberschuss mit 5,25 pCt. verzinst. Von den Beamten der Indischen Eisenbahnen sind 95,5 pCt. Eingeborene. Die höheren technischen Stellen werden meist mit Engländern besetzt, da eine technische Fachschule zur Ausbildung der inländischen Beamten in Indien zur Zeit noch nicht besteht.

Eisenbahnverbindung Konstantinopel-Salonichi.

Die Pforte soll die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen Konstantinopel und Salonichi genehmigt haben. Die Trassirungsarbeiten, nach welchen die Linie von Dedeagatsch aus über Jendische und Dramansiroz nach Salonichi gehen soll, sind dem Vernehmen nach bereits beendet.

Personalnachrichten.

Ole Jakob Broch †.

Am 5. d. Mts. ist der Direktor des internationalen Meterbüreaus, Professor Ole Jakob Broch, im Alter von 71 Jahren gestorben. Derselbe war am 14. Januar 1818 zu Frederikstad in Norwegen geboren, studirte auf der Universität Christiania Mathematik und war nach längeren Reisen in Frankreich, Belgien, Deutschland, Oberitalien und der Schweiz in Christiania als Lehrer thätig, woselbst er im Jahre 1848 eine Stelle an der Universität erhielt. Im Dezember 1855 wurde ihm die oberste Leitung des Norwegischen Eisenbahnwesens übertragen, und in dieser Stellung, sowie seit 1859 als Mitdirektor für die kurz vorher errichtete Norwegische Kreditbank hat er regen Antheil an den Fortschritten auf dem Gebiete des Eisenbahn-, Telegraphen-, Kanalbau- und Bankwesens in seinem Vaterlande genommen. Im Jahre 1869 übernahm er das Ministerium für das Marine- und Postwesen, auf welches er aber bereits 1872 verzichtete, um wiederum als akademischer Lehrer zu wirken. Wiederholt war er offizieller Vertreter seines Landes bei internationalen Ausstellungen und Versammlungen. Im Jahre 1879 wurde er, nachdem er bereits vorher Mitglied des internationalen Meterbüreaus gewesen war, zum Direktor desselben ernannt und gleichzeitig siedelte er nach Paris über. Zahlreiche verdienstvolle Arbeiten sind das Ergebniss seiner wissenschaftlichen Thätigkeit.

Bayerische Staatsbahnen.

Der Inspektor Andreas Albert in München-Centralbahnhof ist zum Vorstande des Bahnamtes Kufstein, welche Stelle durch das Ableben des Inspektors Pleninger erledigt ist, berufen und der Bahnhofverwalter Carl Roth in München-Centralbahnhof ist zum Inspektor und Vorstande des Bahnamtes daselbst befördert worden.

Beiblatt zu Nr. 12 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 13. Februar 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 6. d. Mts. ist unser langjähriges Mitglied, der Königliche Eisenbahndirektor Herr Heckmann nach längerem Kranksein gestorben. Derselbe ist uns stets ein pflichtgetreuer eifriger Mitarbeiter und ein lieber Genosse gewesen, dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden. (359)

Frankfurt a/M., den 8. Februar 1889.

Der Präsident, die Abtheilungsdirigenten und Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Eisern - Siegener Eisenbahn. Betrieb ist wegen Schneeverwehungen eingestellt.

Siegen, 9. Februar 1889. (360)
Die Direktion.

Ab 6. Februar lfd. Js. Zug 1133 ist auf der Lokalbahn Münchberg-Helmbrechts, ab 7. Februar Zug 1121 und 1122 auf der Lokalbahn Hof - Marxgrün-Steben der regelmässige Verkehr wegen eingetretener Schneeverwehungen bis auf weiteres eingestellt. Die Verkehrsstörung wird voraussichtlich einige Tage währen.

München, den 8. Februar 1889. (361)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Wegen eingetretener Schneeverwehungen ist auf der Lokalbahnstrecke Landsberg - Schongau der Verkehr ab 6. Februar auf circa 3 bis 4 Tage eingestellt.

München, den 8. Februar 1889. (362)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Der Betrieb auf der Warstein - Lippstadter Eisenbahn ist infolge Schneeverwehungen von heute ab bis auf weiteres für den Gesammtverkehr eingestellt.

Lippstadt, den 9. Februar 1889. (363)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Am 10. Februar l. J. wurde infolge von Schneeverwehungen der Gesammtverkehr auf allen Linien der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Kolomeaer Lokalbahnen auf unbestimmte Dauer eingestellt.

Lemberg, am 10. Februar 1889. (364)
Die Betriebsdirektion.

Wegen Schneeverwehung ist der Betrieb auf der Neuhaldensleber Eisenbahn am 7. Februar cr. eingestellt.

Neuhaldensleben, den 9. Februar 1889.
Der Vorstand der (365)
Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft.

Auf den diesseitigen Bahnstrecken ist seit gestern infolge Schneeverwehungen der Betrieb vollständig eingestellt.

Blankenburg Harz, den 9. Februar 1889.
Die Direktion (366)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1. Am 15. Februar d. J. kommen ermässigte Ausnahmesätze für Puddelofen-, Schweissofen-, Konverter- und Frischfeuerschlacken in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür von Libsic (Oe. U. St. E. G.) nach Oberschlesischen Hochofenstationen zur Einführung. Dieselben sind bei den betreffenden Stationen zu erfragen.

Breslau, den 8. Februar 1889. (367)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 10. Februar l. J. treten in Kraft:

1. Nachtrag III zum Theil II Heft Nr. 3 vom 1. Februar 1885 (Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Bahnen),
2. Nachtrag IV zum Theil II Heft Nr. 4 vom 1. Februar 1886 (Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn),
3. Nachtrag IV zum Theil II Heft Nr. 6 vom 1. Februar 1885 (Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn).

Die Nachträge enthalten die Neuaufnahme Deutscher Stationen in die Ausnahmetarife für Roheisen bezw. Eisenerze und Aenderungen von Frachtsätzen. Selbige werden an die Besitzer der Tarifhefte unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 9. Februar 1889. (368)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Schlesisch-Süddeutscher Verband Mit Gültigkeit vom 20. l. Mts. gelangen die nachfolgenden neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifs B. für Nessel, Garne (Twiste) aller Art zur Einführung:

Von und nach	Ausnahmetarif B. a	b
	Frachtsätze pro 100 kg in Mark	
Kulmbach-Reichenbach in Schl. . .	2,73	2,42

München, den 7. Februar 1889. (369)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.
Schnorr.

Russisch - Böhmischer Flachsverkehr. Der Anhang zum Russisch-Böhmischen Flachstarif vom 13. April 1884, dessen Gültigkeitsdauer durch unsere Bekanntmachung vom 28. Dezember v. J. bis Ende Februar d. J. verlängert wurde, bleibt über den 1. März d. J. hinaus bis auf weiteres in Kraft.

Ueber die Aufhebung des Anhanges wird besondere Bekanntmachung erfolgen.

Breslau, den 6. Februar 1889. (370)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu der Krahnordnung für die Hafenbahn bei Minden, betreffend den Güterverkehr zwischen den Schiffen einerseits und den Eisenbahn - Transportanstalten andererseits, tritt der sofort gültige Nachtrag II in Kraft, welcher ermässigte Gebührensätze für die Benutzung des auf genannter Hafenbahn aufgestellten Dampfkrahns enthält.

Der Nachtrag kann in der Güterexpedition zu Minden eingesehen bezw. von derselben bezogen werden.

Hannover, den 5. Februar 1889. (371)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahme - Frachtsätze für Kies im Verkehr mit den Berliner Staatsbahnstationen und den Stationen der Ringbahn. Am 1. April 1889 gelangen für Kies in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder bei der Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehr von den für den Versand des gedachten Artikels in Betracht kommenden Abgangsstationen der Preussischen Staatseisenbahnen nach sämmtlichen Berliner Staatsbahnstationen und den Stationen der Ringbahn Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung, welche auf einer gleichmässigen einheitlichen Grundlage beruhen. Gegenüber den gegenwärtig im beschränkten Umfange bereits bestehenden Ausnahme - Frachtsätzen für Kies enthalten die neugebildeten Sätze, welche eine Ausdehnung auf alle Berliner Stationen erfahren, neben vereinzelten Erhöhungen überwiegend Frachtermässigungen.

Soweit ein Verkehrsinteresse vorliegt, werden auch auf der Tarifbildungsstrecke die Sätze der vorgelegenen Stationen nach denjenigen der hinterliegenden Berliner Stationen regulirt werden.

Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die Verkehrsbüreaus der Königlichen Eisenbahn - Direktionen Berlin, Altona, Bromberg, Erfurt, Magdeburg und Frankfurt a/M.

Berlin, den 6. Februar 1889. (MG372)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Rumänisch - Galizisch - Danziger Güterverkehr via Granica-Mlawa-Illowo. Einführung neuer Frachtbriefformulare. Die in dem vom 1. April l. J. ab gültigen Nachtrage V zum Theile I für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Einführung neuer Frachtbriefformulare für den direkten Verkehr mit Rumänien finden von dem gleichen Zeitpunkte ab sinngemässe Anwendung auch für den Rumänisch-

Galizisch-Danziger Güterverkehr via Granica-Mlawa-Illowo.
Wien, den 4. Febuar 1889. (373)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung des Theiles V, 3. Heft.) Am 1. März 1889 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Spiritus und Sprit (Theil V, 3 Heft) von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mähr.-Schlesischen Centralbahn, der K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, sowie nach Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen in Wirksamkeit, welcher zum Preise von 30 kr. Oe. W. per Stück durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden kann.

Bis auf weiteres gelangen die unter a) verzeichneten Taxen dieses Ausnahmetarifes zur Anwendung.

Durch den neuen Ausnahmetarif werden aufgehoben:

a) die Taxen des Spezialtarifes Nr. 7 für Spiritus, enthalten auf Seite 256 des Tarifes für den Böhmisch - Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr (N. O. B. und weiter) vom 1. Dezember 1873 und auf Seite 4 und 5 des VIII. Nachtrages hierzu (soweit dieselben noch in Kraft bestehen), ferner die Taxen des XX. Nachtrages hierzu, ausnahmlich derjenigen für Genf transit und Verrières transit, welche bis auf weiteres noch in Kraft verbleiben, sowie jener für Boveresse, Colombier, Grandson, Langenthal, Lenzburg, Murten, Oerlikon, Romont, Rothkreuz, St. Maurice und Verrières loco, welche noch bis 31. Mai 1889 fortbestehen.

b) Die Taxen des Spezialtarifes Nr. 3 für Spiritus, enthalten auf Seite 104 des Tarifes für den Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr (Vereinigte Schweizerbahnen) vom 1. Dezember 1873, und auf Seite 2 des IX. Nachtrages hierzu.

Wien, am 6. Februar 1889. (374)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - Bayerisch - Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. (Ausgabe der Nachträge XVII und XXII.) Zu den beiden Tarifen vom 1. Dezember 1873 (Vereinigte Schweizerbahnen, bezw. Schweizer. Nordostbahn und weiter) treten am 1. März 1889 die Nachträge XVII, bezw. XXII in Wirksamkeit, welche im Zusammenhange mit der Einführung des Theiles V, 3. Heft des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes die Aufhebung von Frachtsätzen für Spiritus behandeln.

Exemplare dieser Tarifnachträge können im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 6. Februar 1889. (375)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

1. Rumänisch- bezw. Galizisch-Danziger Güterverkehr via Granica-Mlawa-Illowo. 2. Getreideverkehr Russisch - Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits. Ausdehnung der Reexpeditions-Begünstigung. Mit Gültigkeit vom 1. März 1889 wird die Reexpeditions-Begünstigung in den obbezeichneten Verkehren auf die in den Lagermagazinen der Bukowinaer Boden-Kreditanstalt, dann der Filiale der Aktien - Hypothekenbank in Czernowitz eingelagerten und reexpedirten Getreidesendungen ausgedehnt.

Wien, den 4. Februar 1889. (376)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Nachstehende zum 1. Januar 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigte 4 pCt. Braunschweigische Eisenbahn - Prioritäts - Obligationen von 1881 (II. Em.), welche mit Talons und Zinsscheinen Reihe I No. 12 bis 20 abzuliefern sind, sind noch nicht zur Einlösung gelangt:

Nr. 984 3160 3161 3162 3242 3243 3293 3294 3455 3456 5057 5058 5059 5060.

Die Einlösung dieser Werthpapiere erfolgt durch die Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Magdeburg und in Berlin (Abtheilung für Werthpapiere, Leipziger Platz Nr. 17).

Gleichzeitig fordern wir die Inhaber derjenigen Magdeburg - Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Braunschweigischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen, welche entweder gegen Staatsschuldverschreibungen umgetauscht oder auf den ermässigten Zinsfuss von 4 pCt. abgestempelt werden müssen, hierdurch auf, diese Obligationen zum Umtausch bezw. zur Abstempelung an die hiesige Königliche Eisenbahn-Hauptkasse einzureichen.

Magdeburg, den 9. Februar 1889. (377)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Umbau Bahnhof Bremen. Verdingung der Maurer- und Zimmerarbeiten für das Eilgut - Abfertigungsgebäude, eingetheilt in 2 Loose.

Termin: Freitag, den 22. Februar Vormittags 10 Uhr im Büreau für den Bahnhofsumbau. Zeichnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ für jedes Loos von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremen, den 7. Februar 1889. (378)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verdingung der Ausführung der Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten zur Herstellung der Empfangsgebäude nebst Güterschuppen auf den Bahnhöfen bezw. Haltestellen Wulften, Bilshausen, Rollshausen, Westerode, Gieboldehausen und Duderstadt sowie eines Dienstwohngebäudes auf dem letzteren Bahnhofe der Eisenbahn-Neubaustrecke von Wulften nach Duderstadt.

Termin: Sonnabend, den 23. Februar 1889 Vormittags 11 Uhr im Amtszimmer des Abtheilungsbaumeisters Behnes in Duderstadt. Zeichnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungs-Unterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 3 ℳ von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 6. Februar 1889. (379)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 13. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Februar 1889.

Inhalt:

Die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1887/88.

(Schluss aus Nr. 12.)

B. Ausgaben.

Die Gesammtausgaben sind gegen das Vorjahr auf 373 303 949 *M.* und zwar um 13 642 631 *M.* oder 3,7 pCt. gestiegen. Im Verhältniss zur Betriebslänge bezw. zu den Leistungen der Betriebsmittel ist dagegen eine Ermässigung der Gesammtausgaben eingetreten und zwar bei Zurückführung:

auf 1 km mittlerer Betriebslänge
von 17 341 *M.* im Vorjahre
auf 17 315 „ im Berichtsjahre oder um 0,2 pCt.,

auf je 100 000 Wagenachskm
von 5 390 *M.* auf 5 264 *M.* oder um 2,3 pCt.,

auf je 1 000 Lokomotivnutzkm
von 2 257 *M.* auf 2 232 *M.* oder um 1,1 pCt.

Bei Vertheilung der Gesammtausgaben auf die drei Verwaltungszweige entfallen:

auf die allgemeine Verwaltung
38 926 603 *M.* im Jahre 1886/87 oder 10,6 pCt.
40 685 967 „ „ „ 1887/88 „ 10,6 „

auf die Bahnverwaltung
99 842 994 *M.* im Jahre 1886/87 oder 27,1 pCt.
102 621 176 „ „ „ 1887/88 „ 26,9 „

auf die Transportverwaltung
229 308 837 *M.* im Jahre 1886/87 oder 62,3 pCt.
238 774 585 „ „ „ 1887/88 „ 62,5 „

Bei der Zurückführung auf 1 km mittlerer Betriebslänge ergeben sich:

bei der allgemeinen Verwaltung	1 821 *M.*
„ „ Bahnverwaltung	4 592 „
„ „ Transportverwaltung	10 685 „

Von den Gesammtausgaben kommen auf:

die persönlichen Ausgaben . .	185 962 885 *M.*	= 50,0 pCt. im Jahre	1886/87
	190 462 937 „	= 49,4 „ „ „	1887/88
die allgemeinen sächlichen Ausgaben . .	23 270 505 „	= 6,2 „ „ „	1886/87
	25 282 566 „	= 6,5 „ „ „	1887/88
die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen	41 257 705 „	= 11,1 „ „ „	1886/87
	45 210 666 „	= 11,7 „ „ „	1887/88
die Kosten des Bahntransports	70 531 506 „	= 19,0 „ „ „	1886/87
	77 973 244 „	= 20,2 „ „ „	1887/88
die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände .	44 397 816 „	= 11,9 „ „ „	1886/87
	40 594 342 „	= 10,5 „ „ „	1887/88
die Kosten für erheblichere Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen .	4 101 035 „	= 1,1 „ „ „	1886/87
	3 752 337 „	= 1,0 „ „ „	1887/88
die Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten u. Betriebsmittel .	2 658 017 „	= 0,7 „ „ „	1886/87
	2 557 973 „	= 0,7 „ „ „	1887/88

Die Steigerung der persönlichen Ausgaben ist zum grösseren Theil durch die Vermehrung des Dienstpersonals, sowie durch die Verbesserung der Einkommensverhältnisse der Beamten und Arbeiter und endlich durch die statutenmässigen Baarzuschüsse des Eisenbahn-Betriebsfonds an die Kranken- und Pensionskassen der Bahnarbeiter, sowie an die Pensions- und Unterstützungskassen der vom Staate erworbenen Bahnen herbeigeführt worden.

Von den gesammten persönlichen Ausgaben betrugen:

1. die Ausgaben für Gehälter, diätarische Besoldungen, Funktionszulagen und Löhne im Jahre 1886/87 78,6 pCt., im Jahre 1887/88 78,5 pCt.,
2. die Ausgaben für Wohnungsgeldzuschüsse, Lokal- und Theuerungszulagen, Miethsentschädigungen usw. 6,1 pCt. gegen 6 pCt. im Vorjahre,
3. die Ausgaben für Stellvertretungskosten, Kommandogelder, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, Prämien, Mankogelder, Remunerationen, Unterstützungen, Wittwen- und Waisengelder wie im Vorjahre 15,4 pCt.

Die Gesammtzahl der bei der Betriebsverwaltung beschäftigten Beamten, also ausschliesslich der Beamten der Neubauverwaltung, der Werkstätten und Gasanstalten, betrug 82 801, von welchen 68 831 oder 83,1 pCt. etatsmässig und 13 970 oder 16,9 pCt. ausseretatsmässig angestellt waren. Die Zahl der etatsmässigen Beamten ist gegen das Vorjahr um 1 105 Köpfe = 1,6 pCt. gestiegen, die der ausseretatsmässigen um 979 Köpfe = 6,5 pCt. zurückgegangen. Die Gesammtzahl der Beamten hat gegen das Vorjahr um 126 = 0,2 pCt. zugenommen. Von denselben entfallen:

auf 1 km mittlerer Betriebslänge	3,7	Beamte,
„ je 10 000 Lokomotivnutzkm	4,8	„
„ 100 000 Wagenachskm	1,1	„

Die Gesammtzahl der bei der Betriebsverwaltung beschäftigten Arbeiter hat sich von 69 012 auf 71 813 im Jahre 1887/88, mithin um 4,1 pCt. erhöht. Die Zahl der Streckenarbeiter ist im Berichtsjahre infolge der weiteren erheblichen Zunahme der zu unterhaltenden Gleise von 41 546 auf 43 642, oder um 5 pCt. gestiegen, während bei Zurückführung dieser Zahlen auf 1 km mittlerer Betriebslänge sich eine Vermehrung von 1,9 auf 2 ergibt.

Die Gesammtzahl der Beamten der Werkstättenverwaltung belief sich auf 2 168 gegen 2 177 im Vorjahre, während die Zahl der Handwerker, Lehrlinge und Arbeiter derselben Verwaltung von 33 802 auf 34 398 gestiegen ist.

Bei der Neubauverwaltung sind im Berichtsjahre 1 665 Beamte gegen 1 347 im Vorjahre beschäftigt gewesen.

Die Gesammtzahl der bei der Betriebsverwaltung, einschliesslich der Werkstätten und Gasanstalten, sowie bei der Neubauverwaltung beschäftigten Beamten und Arbeiter hat demnach im Jahre 1886/87 230 823, im Jahre 1887/88 236 763 betragen.

Von den sächlichen Ausgaben haben die allgemeinen Kosten im Berichtsjahre 25 282 566 ℳ gegen 23 270 505 ℳ im Vorjahre, oder mehr 8,6 pCt. betragen, bei Zurückführung auf 1 km mittlerer Betriebslänge 1 081 ℳ

Von diesen Kosten entfielen auf Steuern, Kommunallasten und öffentliche Abgaben 5 473 221 ℳ gegen 4 255 039 ℳ im Vorjahre oder 28,6 pCt. mehr.

Die auf Grund des Haftpflichtgesetzes geleisteten Entschädigungen umfassen alle infolge von Verunglückungen beim Bahnbetriebe geleisteten Zahlungen einschliesslich derjenigen, welche, wenn auch die Haftpflicht zweifelhaft war, dennoch aus Billigkeitsgründen oder im Gnadenwege erfolgt sird. Dieselben betrugen für Rechnung des eigenen Betriebes 3 126 805 Mark gegen 2 859 442 ℳ im Vorjahre, sind mithin um 267 363 ℳ oder 9.2 pCt. gestiegen.

Die auf Grund der Gesetze über die Unfallversicherung geleisteten Zahlungen betrugen im Berichtsjahre 455 103 ℳ gegen 221 499 ℳ im Vorjahre. Die Steigerung beläuft sich hiernach auf 233 604 ℳ oder 105,5 pCt.

Insbesondere haben die für Unfallrenten und Krankengeldbeiträge für Arbeiter gezahlten Beträge eine Erhöhung von 180 727 ℳ im Vorjahre auf 397 947 ℳ im Berichtsjahre erfahren.

Die Zahl der verunglückten Personen, an welche oder an deren Hinterbliebenen Zahlungen geleistet sind, betrug: a) im Bahnbetriebe 1 794, b) im Werkstätten- und Gasanstaltsbetriebe 456.

Die für verlorenes oder beschädigtes Transportgut gezahlten Entschädigungen betrugen im ganzen 167 214 ℳ gegen 170 227 ℳ im Jahre 1886/87.

Die Gesammtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen haben sich
von 41 257 705 ℳ im Jahre 1886/87
auf 45 210 666 „ „ „ 1887/88
oder um 9,6 pCt. vermehrt.

Soweit diese Erhöhung nicht auf der Erweiterung des Bahnnetzes (22 451 km zu unterhaltende Strecken gegen 21 623 km im Jahre 1886/87) beruht, findet dieselbe ihre Begründung in der anderweitigen Berechnung der Dienstgutfrachten, in dem grösseren Umfange der nothwendigen aussergewöhnlichen Unterhaltung und Ergänzung, sowie in den durch ungewöhnlich starke Schneefälle und Schneeverwehungen verursachten ausserordentlichen Aufwendungen. Die Kosten der Bahnunterhaltung betrugen zurückgeführt:

	im Jahre 1886/87 ℳ	im Jahre 1887/88 ℳ
auf 1 km der unterhaltenen Strecken	1 908	2 014
„ 1 „ „ Gleise	1 047	1 113
„ je 1 000 Lokomotivkm	157	165
„ „ 1 000 Wagenachskm	6,0	6,1

Die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen haben sich von 4 101 035 ℳ im Jahre 1886/87 auf 3 752 337 ℳ im Jahre 1887/88 oder um 8,5 pCt. verringert.

Die Kosten des Bahntransports mit Einschluss der Kosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel sind
von 70 531 566 ℳ im Jahre 1886/87
auf 77 973 244 „ „ „ 1887/88,
demnach um 7 441 738 ℳ oder 10,6 pCt. gestiegen.

Diese Mehrausgabe entfällt zum weitaus grösseren Theil auf die Kosten der Züge. Dieselben haben sich
von 24 408 516 ℳ im Jahre 1886/87
auf 30 883 775 „ „ „ 1887/88,
also um 6 475 259 ℳ oder 26,5 pCt. vermehrt, während die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel
von 46 122 990 ℳ im Jahre 1886/87
auf 47 089 469 „ „ „ 1887/88,
mithin um 2.1 pCt gestiegen sind. Auf 1 km mittlerer Betriebslänge zurückgeführt, beliefen sich die Gesammtkosten des Bahntransports auf 3 489 ℳ gegen 3 276 ℳ im Vorjahre.

Der Betriebsmittelpark ist im Jahre 1887/88 nicht unerheblich vermehrt worden. Aus Betriebsfonds sind beschafft bezw. durch Umbau hinzugetreten:

Lokomotiven	159
Personenwagen	161
Gepäckwagen	63
Güterwagen	1 983

Aus extraordinären Mitteln bezw. Baufonds sind beschafft: 119 Lokomotiven, 258 Personenwagen, 58 Gepäckwagen und 1 484 Güterwagen, so dass nach Abzug der im Berichtsjahre ausgeschiedenen Betriebsmittel Ende des Jahres ein Bestand vorhanden war von:

Lokomotiven	8 618
Personenwagen	13 503
Gepäckwagen	3 655
Güterwagen	169 088

Die Gesammtbeschaffungskosten betrugen 1 219 216 152 ℳ Insgesammt sind bis zum 1. April 1888 aus Betriebsfonds mehr beschafft als ausrangirt worden 19 675 Fahrzeuge mit einem Geldwerthe von 103 303 054 ℳ

Die mit zunehmendem Alter der Betriebsmittel abnehmende Leistungsfähigkeit derselben findet durch die Mehrbeschaffungen aus Betriebsfonds eine mehr als ausreichende Deckung.

Von den Lokomotiven wurden auf eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken zurückgelegt:

		im Jahre 1886/87	im Jahre 1887/88
bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven	Lokomotivkm	262 881 137	274 258 908
und zwar durchschnittlich von einer Lokomotive	Lokomotivkm	31 132	31 884
nach Ausscheidung der Leistungen der im eigenen Betriebe befindlichen Lokomotiven auf fremden Betriebsstrecken und Hinzurechnung der Leistungen fremder Lokomotiven auf den eigenen Bahnstrecken ergibt sich bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues auf 1 km mittlerer Betriebslänge eine Leistung von	Lokomotivkm	12 184	12 262

An rollendem Material waren mit Rücksicht auf den Zeitpunkt der Inbetriebstellung bezw. die Verfügbarkeit im mittleren Jahresdurchschnitt im Betriebe:

Personenwagen	13 389
mit Achsen	30 713
Gepäck- und Güterwagen	172 333
mit Achsen	352 018

Von den im eigenen Betriebe befindlich gewesenen Wagen haben auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken an Achskilometern durchlaufen:

	im Jahre 1886/87	im Jahre 1887/88
die Personenwagen	1 154 603 050	1 216 927 331
durchschnittlich je eine Achse derselben	38 536	39 623
die Gepäck- und Güterwagen	5 749 002 693	6 118 920 717
durchschnittlich je eine Achse derselben	16 532	17 382

Nach Ausscheidung der Leistungen der im eigenen Betriebe befindlich gewesenen Wagen auf fremden Betriebsstrecken und Hinzurechnung der Leistungen fremder Wagen auf den für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen haben an Achskilometern geleistet:

	im Jahre 1886/87	im Jahre 1887/88
die Personenwagen	1 159 950 913	1 213 525 562
durchschnittlich auf 1 km mittlerer Betriebslänge	55 098	55 533
die Gepäck- und Güterwagen	5 627 812 392	5 992 898 223
durchschnittlich auf 1 km mittlerer Betriebslänge	261 427	268 885
die Eisenbahnpostwagen	137 048 494	144 400 208
die sämmtlichen Wagen durchschnittlich auf 1 km mittlerer Betriebslänge	321 676	328 940

Hiernach sind die Leistungen der Lokomotiven und aller Wagengattungen im ganzen und auch bei Zurückführung auf 1 km mittlerer Betriebslänge gestiegen.

Die durchschnittliche Stärke der Züge an Achsen betrug:

in Schnell- und Personenzügen	20
„ gemischten Zügen	29
„ Güterzügen	77
„ Materialzügen	47

Die Kosten der Lokomotivfeuerung — der Hauptantheil der Gesammtkosten der Züge — betrugen:

im Jahre 1886/87 . . . . 18 061 713 ℳ,
„ „ 1887/88 . . . . 24 017 456 „

sind also um 5 955 743 ℳ oder 33 pCt gestiegen. Bei Zurückführung auf die Leistungen der Betriebsmittel entfielen:

auf je 1 000 Lokomotivkm
im Jahre 1886/87 . . . . 78 ℳ,
„ „ 1887/88 . . . . 101 „
auf je 1 000 Wagenachskm aller Art
im Jahre 1886/87 . . . . 2,6 ℳ,
„ „ 1887/88 . . . . 3,3 „

Die Zunahme entspricht einer Erhöhung von 29,5 bezw. 26,9 pCt. des vorjährigen Betrages.

Als Heizmaterial für Lokomotiven sind fast ausschliesslich Steinkohlen zur Verwendung gelangt. Der Gesammtverbrauch an Lokomotivfeuerungsmaterial (einschliesslich des zum Anheizen verwendeten Holzes) belief sich auf 2 372 532 t mit einem Kostenaufwande von 23 586 529 ℳ, während im Vorjahre 2 202 944 t mit einem Kostenaufwande von 17 710 608 ℳ verbraucht wurden. Die Zunahme bezüglich des Materials betrug 7,7 pCt, bezüglich der Kosten 33,2 pCt. Die Durchschnittskosten für 1 t Steinkohlen stellte sich auf 9,88 ℳ gegen 7,98 ℳ im Jahre 1886/87, die Durchschnittskosten für Koks auf 14,66 ℳ für die Tonne gegenüber 11,98 ℳ im Vorjahre.

Die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel sind von 46 122 990 ℳ im Jahre 1886/87 auf 47 089 469 ℳ im Jahre 1887/88 oder um 2,1 pCt. gestiegen. Von diesen Kosten entfallen:

	im Jahre 1886/87	im Jahre 1887/88
a) auf die Unterhaltung der Lokomotiven	22 434 945 ℳ	23 188 364 ℳ
b) auf die Unterhaltung der Personenwagen	6 630 815 „	6 838 908 „
c) auf die Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen	16 405 565 „	16 452 956 „
d) auf die Unterhaltung der zum Bahntransport erforderlichen Inventarien	554 196 „	537 985 „
e) auf die Unterhaltung der Trajekte, Dampfboote, Pontons und sonstigen Hilfsanstalten	97 469 „	71 256 „

Die Unterhaltungskosten der Lokomotiven sind um 3,4 pCt. gewachsen, während auf je 1 000 Lokomotivkm in beiden Jahren 85 ℳ entfallen.

Die Unterhaltungskosten der Personenwagen haben um 3,1 pCt. zugenommen, während dieselben bei Zurückführung auf 1 000 Achskm der Personenwagen von 5,7 ℳ auf 5,6 ℳ heruntergegangen sind.

Die Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen sind um 0,3 pCt. gestiegen, auf je 1 000 Achskm von 2,8 ℳ auf 2,7 ℳ im Jahre 1887/88 zurückgegangen.

Die Unterhaltung und Reparatur — einschliesslich der Anfertigung der nothwendigen Vorrathsstücke — die Erneuerung einzelner Theile, sowie der Umbau von Betriebsmitteln, die Reparatur defekt gewordener Wagen fremder Eisenbahnverwaltungen, sowie auch der Unterhaltung der mechanischen Vorrichtungen der Bahnanlagen werden in eigenen Werkstätten ausgeführt.

Die Werkstätten sind nach Zweck, Umfang und Ausrüstung eingetheilt in:

a) Hauptwerkstätten,
b) Nebenwerkstätten,
c) Betriebswerkstätten.

Am Ende des Betriebsjahres 1887/88 waren 57 Hauptwerkstätten, 26 Nebenwerkstätten und 171 Betriebswerkstätten vorhanden, darunter befinden sich 41 Werkstätten mit mehr als 300 Arbeitern, 43 Werkstätten mit weniger als 300 und mehr als 50 Arbeitern, 170 Werkstätten mit weniger als 50 Arbeitern.

Das zur Erledigung der Verwaltungsgeschäfte, sowie zur Beaufsichtigung und Leitung der Arbeiter erforderliche Beamtenpersonal aller Werkstätten belief sich auf durchschnittlich 2 168 Köpfe gegen 2 177 im Vorjahre. Die durchschnittliche Zahl der Arbeiter betrug für jeden Tag 34 398, darunter 25 449 Handwerker, 1 631 Lehrlinge und 7 318 sonstige Arbeiter.

Die Gesammteinnahmen und -Ausgaben der Werkstättenverwaltung beliefen sich auf 70 546 094 ℳ gegen 64 889 720 ℳ im Jahre 1886/87, sind mithin um 5 656 374 ℳ oder 8,7 pCt. gestiegen.

Das zur Beleuchtung der Empfangsgebäude, Werkstätten usw. erforderliche Steinkohlengas wird zum Theil, das zur Beleuchtung der Betriebsmittel, namentlich der Personenwagen, nothwendige Fettgas fast durchweg in Gasanstalten der eigenen Verwaltung hergestellt. Vorhanden waren 58 Gasanstalten, darunter 18 für Steinkohlen und 38 für Fettgas. Die Gesammtbereitung an Gas belief sich auf 9 618 847 cbm. Die Zahl der Beamten der Gasanstalten belief sich auf 37, diejenige der Arbeiter auf 239. Die Gesammteinnahmen und -Ausgaben stellten sich auf 1 259 425 ℳ oder 13,5 pCt. mehr als im Vorjahre.

Die Kosten der Erneuerung des Oberbaues verminderten sich

von 28 380 087 ℳ im Jahre 1886/87
auf 27 095 586 „ „ „ 1887/88

oder um 4,5 pCt.

Die Länge der umgebauten Gleise betrug 1 020,12 km gegen 1 045,94 km im Vorjahre.

Die Verminderung der Gesammtausgaben für Erneuerung des Oberbaues findet im wesentlichen ihre Erklärung in den im Berichtsjahre erzielten niedrigeren Durchschnittspreisen des Eisen- und Stahlmaterials.

An Neumaterial wurden verwendet:

		im Jahre 1886/87	im Jahre 1887/88
1. Eisen- und Stahlmaterial im ganzen	t	129 170	131 663
mit einem Kostenaufwande von	ℳ	19 071 993	18 089 255
d. i. auf 1 t	„	148	137
darunter:			
a) im ganzen Schienen	m	2 236 408	2 210 792
„ Gewicht von	t	73 676	73 262
mit einem Kostenaufwande von	ℳ	10 505 558	9 399 461
d. i. auf 1 t	„	143	128
b) Kleineisenzeug	t	18 343	20 962
mit einem Kostenaufwande von	ℳ	3 033 091	3 357 985
d. i. auf 1 t	„	165	160
c) Weichen und Zubehör	t	5 239	6 112
mit einem Kostenaufwande von	ℳ	1 366 301	1 519 735
d. i. auf 1 t	„	260	249
d) eiserne Lang- und Querschwellen	t	31 913	31 327
mit einem Kostenaufwande von	ℳ	4 167 043	3 812 074
d. i. auf 1 t	„	131	122
2. hölzerne Schwellen	St.	1 581 169	1 654 304
mit einem Kostenaufwande von	ℳ	7 266 210	7 262 171
d. i. durchschnittlich auf 1 Schwelle	„	4,60	4,39

Der Mehrverbrauch an Schienenneumaterial beträgt im Vergleich zum Vorjahre 25 616 m = 1,1 pCt., die Ermässigung des Kostenaufwandes 10,5 pCt. Von der 40 617,65 km betragenden Länge der im Berichtsjahre zu unterhaltenden Gleise waren insgesammt 24 458,55 km mit Stahlschienen versehen gegen 22 858,07 Kilometer im Vorjahre.

Die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten sind von 3 782 497 ℳ im Vorjahre auf 3 670 488 ℳ im Berichtsjahre oder um 3 pCt. heruntergegangen. Die Vergütungen für gepachtete Strecken betrugen im Jahre 1887/88 1 112 515 ℳ = 1,1 pCt. weniger; die Vergütungen für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen

Anlagen sind von 2 214 218 ℳ im Jahre 1886/87 auf 2 147 707 ℳ oder 3 pCt. gefallen.

Die Entschädigungen für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf den eigenen Strecken oder in gemeinsamen Verkehren durch fremde Verwaltungen sind von 178 718 ℳ auf 203 977 ℳ = 14,1 pCt. gestiegen. Die Vergütungen für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsbüreaus sind von 256 081 ℳ auf 206 289 ℳ im Berichtsjahre = 19,4 pCt. gesunken.

Bezüglich der Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel verbleibt abzüglich der Ausgaben ein Reinertrag von 1 550 559 ℳ gegen 1 401 631 ℳ im Vorjahre.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungs-Statistik.

(Fortsetzung aus Nr. 10.)

Das V. Blatt bringt die Beförderung des Artikels Mehl zur Anschauung. Da statistische Nachweise über die Mehlproduktion nicht vorliegen, so gelangen wir sogleich zu der Besprechung der Angaben über die Beförderung dieses Artikels auf den Eisenbahnen, den Deutschen Strömen, sowie über die Ein- und Ausfuhr in die bezw. aus den Deutschen Seeplätzen.

Bezüglich der Bahnbeförderung ergibt sich gegen das Vorjahr eine Zunahme von 201 711 t = 11,2 pCt.

In welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reiches bezw. das Ausland im Versand bezw. Empfang betheiligt sind, ist aus der nachstehenden Uebersicht zu entnehmen:

1.	2.	3.	4.	5.	6	7.	8.	9.
		Versand				Empfang		
			nach den übrigen Bezirken			aus den Bezirken		
Verkehrsgebiete	Jahr	nach den eigenen Bezirken (Lokalverkehr)	des Deutschen Reiches	des Auslandes	zusammen	des Deutschen Reiches (ausschl. Lokalverkehr)	des Auslandes	zusammen (einschl. Lokalverkehr Spalte 3)
		t	t	t	t	t	t	t
I. Nordwestliches Deutschl.	1887	102727	128033	6646	237406	173416	17877	294020
	1886	*97546*	*117550*	*5755*	*220851*	*158295*	*19763*	*275604*
II. Süddeutschl.	1887	183634	145975	6918	336527	236626	15625	435885
	1886	*164206*	*126817*	*8319*	*299342*	*191945*	*9560*	*365711*
III. Norddeutschl.	1887	176551	380641	4890	562082	270432	8041	455024
	1886	*169039*	*341533*	*5250*	*515822*	*257806*	*6589*	*433434*
IV. Mitteldeutschl.	1887	278936	154907	872	434715	176612	5485	461033
	1886	*263745*	*136995*	*552*	*401292*	*160956*	*6461*	*431162*
V. Ostdeutschl.	1887	112013	145622	891	258526	98092	82793	292898
	1886	*107248*	*144609*	*1856*	*253713*	*98502*	*63973*	*269723*
VI. Ausland	1887	—	129821	—	129821	20217	—	20217
	1886	—	*106346*	—	*106346*	*21732*	—	*21732*
Zusammen I—VI	1887	853861	1084999	20217	1959077	975395	129821	1959077
	1886	*801784*	*973850*	*21732*	*1797366*	*889236*	*106346*	*1797366*

In Prozenten des Gesammtversandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hieraus Folgendes:

	Versand pCt.	Empfang pCt.		Versand pCt.	Empfang pCt.
I. Nordwestliches Deutschland . .	12,1	15,0	a) des Deutschen Reiches	55,4	49,5
II. Süddeutschland	17,2	22,2	b) des Auslandes . . .	1,0	6,6
III. Norddeutschland	28,7	23,3	davon kommen auf:		
IV. Mitteldeutschland	22,2	23,6	Preussen	61,4	65,4
V. Ostdeutschland	13,2	14,9	Sachsen	12,7	11,6
VI. Ausland . . .	6,6	1,0	Bayern	6,6	9,9
oder:			Mecklenburg . . .	2,4	0,6
1. in/aus den eigenen Bezirken . . .	43,6	43,6	Hessen	1,3	2,9
2 nach/aus den übrigen Bezirken			Baden *)	4,1	2,7
			Württemberg . . .	3,2	2,7
			Elsass-Lothringen .	1,7	3 2
			das Ausland . . .	6,6	1,0

*) Einschliesslich Ludwigshafen.

Von den Orten, bei welchen grössere Mengen im Versand angegeben sind, werden hervorzuheben sein:

Berlin	mit 69 145 t	Bärwalde	mit 7 818 t
Breslau	„ 41 737 „	Hamm	„ 7 427 „
Hameln	„ 37 527 „	Kreuzburg . . .	„ 7 320 „
Magdeburg . . .	„ 32 861 „	Altona	„ 7 316 „
Duisburg . . .	„ 26 389 „	Dessau	„ 7 295 „
Mannheim . . .	„ 22 445 „	Stettin	„ 7 107 „
Halle	„ 22 407 „	Venlo	„ 6 809 „
Hildesheim . . .	„ 19 845 „	Braunschweig . .	„ 6 635 „
Neuss	„ 18 637 „	Oels	„ 6 208 „
Northeim . . .	„ 16 156 „	Delitzsch	„ 6 057 „
Posen	„ 15 932 „	Terespol	„ 5 943 „
Münster i/W. . .	„ 15 673 „	Lübeck	„ 5 906 „
Nordstemmen . .	„ 14 212 „	Neustadt a/H. . .	„ 5 658 „
Ludwigshafen . .	„ 10 522 „	Grevenbroich . .	„ 5 633 „
Kiel	„ 10 361 „	Weimar	„ 5 408 „
Löhnberg . . .	„ 9 727 „	Homberg	„ 5 086 „
Metz	„ 8 080 „	Strassburg i/Els. .	„ 5 040 „

während als solche im Empfange

Berlin	mit 78 282 t	Königsberg i. Pr. .	mit 8 841 t
Danzig	„ 32 241 „	Altona	„ 8 139 „
Hannover . . .	„ 20 199 „	Kaiserslautern . .	„ 7 160 „
Breslau	„ 16 531 „	Karlsruhe (Bhf.) .	„ 6 978 „
Hamburg	„ 15 587 „	Braunschweig . .	„ 6 447 „
Chemnitz	„ 13 542 „	Strassburg i. Els. .	„ 5 970 „
Thorn	„ 11 851 „	Erfurt	„ 5 814 „
Mülhausen i. Els. .	„ 11 830 „	Leipzig	„ 5 753 „
Magdeburg . . .	„ 10 985 „	Halle	„ 5 639 „
Cassel	„ 10 295 „	Mannheim . . .	„ 5 222 „
Stuttgart . . .	„ 9 362 „	Gebweiler	„ 5 090 „
Stettin	„ 9 018 „		

bezeichnet sind.

Die Einfuhr (24 465 t) in den freien Verkehr des Zollgebiets, an welcher hauptsächlich Oesterreich-Ungarn mit 20 820 t betheiligt ist, zeigt eine Zunahme von 4 552 t = 22,8 pCt., während in der Ausfuhr aus dem freien Verkehr des Zollgebiets (136 951 t) eine Verminderung von 116 t = 0,1 pCt. zu verzeichnen ist. Diese Ausfuhr brachte 26 490 t nach Schweden, 18 025 t nach Grossbritannien, 18 055 t nach den Niederlanden, 15 750 t nach Norwegen usw.

Ueber den Verkehr auf den Deutschen Strömen geben die nachfolgenden Ziffern Aufschluss, wobei zu bemerken ist, dass auf der Karte bezw. in der tabellarischen Uebersicht Gewichtsmengen nur von 2 000 t und darüber nachgewiesen sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete

des Pregels	an 1 Station	im Eingang . . .	6 068 t
der Passarge	„ 1 „	„ Durchgang . .	3 475 „
„ Weichsel	„ 3 Stationen	„ „ . .	14 453 „
„ Oder	„ 2 „	„ „ . .	26 497 „
	„ 2 „	„ Ausgang . . .	11 139 „
„ Elbe	„ 5 „	„ Eingang . . .	121 473 „
	„ 8 „	„ Durchgang . .	166 046 „
	„ 4 „	„ Ausgang . . .	61 562 „
„ Weser	„ 1 Station	im Eingang . . .	5 098 „
	„ 3 Stationen	„ Durchgang . .	15 913 „
des Rheines	„ 8 „	„ Eingang . . .	51 771 „
	„ 1 Station	„ Durchgang . .	56 469 „
	„ 3 Stationen	„ Ausgang . . .	13 272 „
der Donau	„ 1 Station	„ Eingang . . .	5 565 „
	„ 1 „	„ Durchgang . .	6 537 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebietes und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . 49 330 t,

davon in Stettin . . . 12 752 t, „ Lübeck . . 24 577 „, „ Bremen . . 2 830 „, „ Hamburg . . 9 171 „

mit 12 764 t aus Deutschen Häfen,
26 043 „ „ Russland,
4 825 „ „ d. Vereinigt. Staaten von Nordamerika,
1 485 „ „ Italien,
1 292 „ „ Argentinien,
963 „ „ Grossbritannien.

b) der Ausgang auf . . . . 195 238 t

davon		mit	nach
		17 678 t	nach Deutschen Häfen,
in Pillau . . .	16 174 t	44 867 „	„ den Niederlanden,
„ Danzig . . .	50 033 „	45 644 „	„ Dänemark.
„ Stettin . . .	54 796 „	29 902 „	„ Schweden,
„ Kiel	6 695 „	23 005 „	„ Grossbritannien,
„ Altona . . .	2 446 „	16 150 „	„ Norwegen,
„ Bremen . .	6 291 „	7 278 „	„ Belgien,
„ Hamburg . .	58 803 „	6 058 „	„ Spanien,
		3 658 „	„ Frankreich.

(Schluss folgt.)

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1887/88.

Berichtigung.

Die in Nr. 11 unserer Zeitung veröffentlichte kurze Besprechung des neusten Bandes der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands bedarf in Bezug auf die Angaben über die Unfälle und über die verletzten bezw. getödteten Personen, sowie in Bezug auf die an die mitgetheilten Zahlen geknüpften Erörterungen einer Erläuterung, auf welche wir erst bei eingehenderer Prüfung des betreffenden Abschnittes der Statistik aufmerksam geworden sind. Wie aus einer Bemerkung zu demselben zu ersehen ist, beruhen die wesentlichen Abweichungen der angeführten Zahlen gegenüber den entsprechenden Angaben für die Vorjahre darauf, dass die Königlich Bayerische Staatsbahnverwaltung in letzteren eine grössere Zahl geringfügiger und mit dem Eisenbahnbetriebe nicht unmittelbar in Verbindung stehender Vorkommnisse als Unfälle bezeichnet hatte. Demgemäss sind die bezüglichen Verhältnisse der Deutschen Eisenbahnen in den früheren Jahrgängen der Statistik ungünstiger dargestellt, als es der in dem neusten Bande derselben zum Ausdrucke gebrachten Auffassung entsprechen würde, und ein unmittelbarer Vergleich zwischen den Ergebnissen der Jahre 1886/87 und 1887/88 ist daher in der unsererseits mitgetheilten Gegenüberstellung nicht statthaft. Immerhin aber ändert diese Thatsache nichts an unserem Urtheile, dass die sehr geringe Anzahl der getödteten und verletzten Personen ein rühmlicher Beweis für die auf die Sicherheit des Betriebes gerichteten Bestrebungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen ist. Die Bestätigung unserer Vermuthung, dass mit der fortschreitenden Einführung der verschiedenartigsten Einrichtungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit eine Verminderung der in Rede stehenden Unfallsziffern verbunden ist, wird hoffentlich durch die folgenden Jahrgänge der Statistik nachgewiesen werden. K—e.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 611 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Adressirung der nach Bad Gastein bestimmten Sendungen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Vorschriften über das Rettungswesen bei Eisenbahnen.

Auf Grund der das Rettungswesen betreffenden Beschlüsse der Direktorenkonferenz wurden von der K. K. Obersten Sanitätsbehörde neue, von den K. K. Ministerien des Innern und des Handels genehmigte Vorschriften herausgegeben, welche mit dem 1. März 1889 in Wirksamkeit treten, während für die gänzliche Umgestaltung und Unterbringung der bestehenden Rettungsapparate ein Zeitraum von 2 Jahren festgesetzt wurde.

Diese Vorschriften sind im „V.-O.-Bl.“ Nr. 18 v. 9. d. Mts. enthalten und behandeln I. die Aufstellung und den Zweck der Rettungsapparate, II. die Tragbahren, III. die grossen Rettungskästen, IV. die kleinen Rettungskästen, V. die Verbandkästchen, VI. die Instandhaltung der Rettungsapparate, VII. das Glockensignal und VIII. die Instruktionen. Als Anhang erscheinen „Andeutungen für die Lieferanten der Rettungsapparate“. Diese Vorschriften werden auch in Buchformat durch die K. K. Hof- und Staatsdruckerei ausgegeben.

Verköstigung der Offiziere in den Bahnhofsrestaurationen.

Die gemeinschaftliche Direktorenkonferenz wurde vom Reichs-Kriegsminister ersucht, eine Verwohlfeilung der Verköstigung der Offiziere bei geschlossenen Truppenkörpern in den Bahnhofsrestaurationen herbeizuführen. Die Bahnverwaltungen haben hierüber beschlossen, diesfalls mit den Bahnhofsrestaurateuren geeignete Uebereinkommen zu treffen. Auf die Festsetzung eines bestimmten allgemeinen Preisnachlasses konnte aber seitens der Direktorenkonferenz nicht eingegangen werden, sondern es wurde den einzelnen Bahnverwaltungen anheimgestellt, in dieser Hinsicht dem Reichs-Kriegsminister spezielle Anträge zu unterbreiten.

Einstellung von Leih- oder Privatwagen in den Fahrpark.

Von seiten des K. K. Handelsministeriums wurde den Eisenbahnverwaltungen bekannt gegeben, dass die Einstellung solcher für eine länger dauernde Verwendung im Inlande bestimmter Wagen, seien es nun Leih- oder Privatwagen, in den Fahrpark und die Anbringung der Firmabezeichnung an denselben nur dann statthaft erscheint, wenn entweder die inländische Provenienz dieser Wagen zweifellos erkennbar ist, oder falls die Wagen ausländisches Erzeugniss sind, wenn deren Einfuhrverzollung oder das Zugeständniss der zeitlichen Befreiung vom Einfuhrzolle nachgewiesen ist.

Das Krankengesetz und die Eisenbahnen.

Mit Beziehung auf den in dieser Zeitung mitgetheilten, die Krankenversicherung betreffenden Ministerialerlass, mittelst dessen das vorgelegte Musterstatut für Krankenkassen als nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zurückgewiesen wurde, haben die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, welche mit der Ausarbeitung dieses für alle Eisenbahnen zur Anwendung kommenden Musterstatuts ein Komitee betraut hatten, auch diesen Erlass dem nämlichen Komitee zur Berichterstattung überwiesen und dieses hat dem Plenum darüber referirt. Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat nun im Namen der Oesterreichischen Eisenbahnen in einer Eingabe an das Handelsministerium die diesbezüglich gefassten Beschlüsse zur weiteren Amtshandlung vorgelegt. Dieselben gipfeln darin, dass die Eisenbahnen sich nicht für berechtigt halten, die von ihnen aus verschiedenen Fonds herrührenden Reservefonds der jetzt bestehenden Krankenkassen für andere Zwecke zur Verfügung zu stellen, als dieselben angesammelt und bestimmt wurden und dass sie, falls das Ministerium des Innern auf seinen diesbezüglichen Bestimmungen beharren sollte, sich jenen Schritten der Gesammtindustrie anschliessen müssten, welche gegen die betreffenden Paragraphen des neuen Krankenkassengesetzes bei dem Ministerium des Innern und den Vertretungskörpern eingeleitet wurden. Gleichzeitig erklären die Eisenbahnen, dass sie nunmehr alle kumulativen Berathungen über das Krankenkassengesetz und die Vorlage eines Musterstatuts sistiren.

Bestellungen von Eisenbahnmaterialien.

Unter Bezugnahme auf die ebenfalls in dieser Zeitung mitgetheilte, vom Handelsministerium verlangte Nachweisung über die Materialbestellungen im Jahre 1888 hat die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen diesen Verwaltungen einen Fragebogen mit Formular übersandt, nach welchem diese Nachweisungen zu verfassen sind. Danach haben diese Tabellen die Benennung der Gegenstände, welche im Jahre 1888 aus dem Auslande importirt worden sind, unter Angabe des Bezugsortes, des Gewichtes, des Materiales und des Werthes zu enthalten. In diese Nachweisungen sind auch alle jene Gegenstände aufzunehmen, welche von denselben nicht direkt, sondern durch Vermittlung von Agenten und Lieferanten aus dem Auslande bezogen worden sind. Die Nachweisungen haben zu umfassen alle Materialien für den Oberbau, für die Stations- und Bahnhofseinrichtungen, für Wasserstationen, Brücken für den Hochbau, für Werkstätten- und Heizhaus-Einrichtungen, für Fahrbetriebsmittel und deren Bestandtheile, für Bahnabschlüsse und Signale und für Verbrauchsmaterialien, als Metalle, Farben, Oele, Lacke, Stoffe und Kohlen.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der im Besitze der genannten Bauunternehmung befindlichen Zuckerfabrik in Göding bis zur Ungarischen Landesgrenze bei Holitsch im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Neue Eisenbahn-Aktiengesellschaften.

Die Ministerial-Vereinskommission im Ministerium des Innern hat die Bewilligung zur Errichtung der Aktiengesellschaften: Lokalbahn Reichenberg-Gablonz, Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg und Lokalbahn Gleisdorf-Weiz in Graz ertheilt.

Die Enquete über die Galizischen Holztarife.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat die an die Einführung der ermässigten Holzfrachtsätze aus Galizien nach den Adriahäfen geknüpfte Bedingung des Weiterversands „transito seewärts“ fallen gelassen und soll die Veröffentlichung der um 33 pCt. herabgesetzten Tarifsätze schon in den nächsten Tagen im Verordnungsblatte des Handelsministeriums erfolgen.

Der Betrieb der Staatsbahnen ist kein Regierungsgeschäft; deren Bedienstete sind nicht als Staatsbeamten anzusehen.

Dieser Rechtssatz wurde vom K. K. Obersten Gerichtshofe anlässlich eines Straffalles ausgesprochen, in welchem ein Angeklagter freigesprochen wurde, der einen Inspektor der Eisenbahn wegen Verleihung eines Dienstpostens zu bestechen suchte. Die moralische Verwerflichkeit und Gefährlichkeit dieser Handlung, heisst es in den Motiven, kann nach dem Oesterr. Str.-G. nicht geahndet werden, weil dieselbe nicht einem Staatsbeamten gegenüber verübt wurde. Nicht alle von einer Regierung betriebenen Geschäfte sind auch Aufgaben des Staates, letzteres ist eben das charakteristische Merkmal eines Staatsgeschäftes im eigentlichen Sinne des Wortes; eine von der Regierung betriebsmässig ausgeübte wirthschaftliche Thätigkeit kann dadurch nicht zu einer öffentlich rechtlichen werden. Der Betrieb einer Eisenbahn ist ein wirthschaftliches, auf Gewinn abzielendes Unternehmen, welches ebensogut von Privaten geführt werden kann und thatsächlich auch geführt wird. Der Zweck einer eigentlich staatlichen Thätigkeit liegt nicht in der Erzielung eines Gewinnes, sondern in der Lösung einer Aufgabe der staatlichen Verwaltung. Auch Privatbahnen vermögen sich nicht der Würdigung volkswirthschaftlicher Rücksichten zu verschliessen. Endlich ist in den Grundzügen für die Organisation des Staatsbetriebes die Gleichstellung zwischen Staatsbahnen und Privatbahnen zum deutlichen Ausdrucke gelangt.

Typenpläne von Theer- und Säure-Transportwagen.

Die Wagenfabrik F. Ringhoffer in Prag hat nach erfolgter Genehmigung der bezüglichen Typenpläne für eine Firma einen Theerwagen gebaut, welcher in den Wagenpark der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eingestellt wurde. Ueber dessen Verwendung hat jedoch das K. K. Handelsministerium angeordnet, dass mit Rücksicht auf das Gewicht dieses Wagens bei Einrangirung desselben in die Züge den §§ 12 und 18 der Brückenverordnung (R.-G.-Bl. Nr. 109) Rechnung getragen werde. Bei der genannten Firma wurden auch 5 Stück Säure-Transportwagen nach genehmigten Typen bestellt und ebenfalls in den genannten Park eingestellt.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende 1888.

Mit Ende Dezember verblieben im ganzen 277,7 km Eisenbahnen im Baue, wovon 62,8 km auf die Staatsbahnen und 214,9 km auf die Privatbahnen entfielen. Als vollendet waren in diesem Zeitpunkte anzusehen: die Lokalbahn Ottendorf-Landesgrenze und die Flügelbahn zwischen dem Brünner Montursdepot Nr. 1 und der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, die Donaubrücke im Zuge der Lokalbahnlinie Herzogenburg-Krems der Oesterreichischen Lokaleisenbahn - Gesellschaft und die Lokalbahn Göding - Tabakfabrik der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; der Vollendung nahe waren die Lokalbahnen Herzogenburg-Krems und Hadersdorf-Sigmundsherberg der Oesterreichischen Lokaleisenbahn - Gesellschaft und die Lokalbahn Hotzendorf-Neutitschein der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; einen erheblichen Baufortschritt nahmen die Lokalbahnen Gleisdorf-Weiz und Prossnitz - Triebitz (Mährische Westbahn). Die Zahl der beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter betrug Ende Dezember 8 905 Mann, somit um 3 408 Mann weniger als im Vormonate.

Tarifbegünstigungen für Ungarisches Getreide.

Die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen versendet nachfolgendes Communiqué: Behufs Belebung der in letzterer Zeit stagnirenden Getreideausfuhr überhaupt, sowie insbesondere um den Export der in der letzten Zeit angesammelten bedeutenden Getreidemengen nach Möglichkeit zu erleichtern, hat der Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen angeordnet, dass für die via Fiume zum Export gelangenden Getreidesendungen bei Auflieferung eines Minimalquantums von 50 Wagenladungen in der Zeit vom 10. d. Mts. bis Ende Juli dieses Jahres seitens einer Partei und bei Weiterbeförderung zur See nach Südfranzösischen oder westlich davon, beziehungsweise westlich von Gibraltar gelegenen Häfen (Englische Häfen inbegriffen) die gleiche Ermässigung wie dieselbe im Vorjahre publizirt wurde, nämlich eine Refaktie von 12 kr. für 100 kg gewährt werde.

Eisenbahnkonferenz in Belgrad.

Die gegenwärtig dort tagende Ungarisch-Serbisch-Bulgarische Eisenbahnkonferenz hat einstimmig beschlossen, dass die Züge im kombinirten Dienste, von Wien via Bruck an der Leitha abgehend, über Budapest, Belgrad, Sofia nach Konstantinopel geführt und dass die Oesterreichisch-Ungarische Strecke während der Nachtzeit, die Strecken auf dem Serbischen und Bulgarischen Gebiet jedoch nur während der Tagesstunden zurückgelegt werden sollen. Der Verkehr der neuen Züge beginnt mit dem 1. Juni l. J.

Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1888.

Die diesbezüglich bereits in dieser Zeitung summarisch mitgetheilten Daten ergänzen wir wie folgt: Das Jahr 1888 schliesst bei den westlichen Staatsbahnen gegenüber dem Jahre 1887 mit einer Mehreinnahme von 2 822 444 fl., welche Mehreinnahme für sämmtliche im Betriebe der Oesterreichischen Staatsbahnen stehende Bahnen sich auf 3 540 473 fl. erhöht. Wenn noch die Verminderung der Jahreseinnahmen der Dux-Bodenbacher Bahn um 581 985 fl., welche Summe im obigen Betrage von 3 540 473 fl. eingerechnet ist und welche Mindereinnahme infolge des Wassereinbruches in die Ossegger Kohlenwerke herbeigeführt wurde, in Berücksichtigung gezogen wird, so ergeben sich für alle übrigen im Staatsbetriebe stehenden Bahnlinien für 1888 Mehreinnahmen von 4 122 458 fl. gegenüber dem Jahre 1887. Dieses günstigere Ergebniss ist nicht allein dem Zuwachse an Strecken, sondern hauptsächlich dem stärkeren Verkehre im allgemeinen zu verdanken, wie dies aus der Zunahme des kilometrischen Erträgnisses bei allen Bahnlinien, ausnahmlich der Dux-Bodenbacher Bahn, zu ersehen ist.

Die Rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Die Rumänische Regierung hat sich entschlossen, für das mit den Delegirten der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn vereinbarte Uebereinkommen die Zustimmung der Legislative einzuholen, und hat demgemäss der Deputirtenkammer eine darauf bezügliche Gesetzvorlage unterbreitet. Ursprünglich war dieser Schritt nicht in Aussicht genommen. Ebenso wie die Sequestration im Wege eines Königlichen Dekretes verfügt wurde, so sollte auch die vertragsmässige Uebernahme des Betriebes der Rumänischen Linien durch ein Königliches Dekret sanktionirt werden. Nun wird man die Entscheidung der Kammer und des Senats abwarten.

Getreideverladung in loser Schüttung.

Die Verwaltung der Carl Ludwigbahn hat im abgelaufenen Jahre 100 gedeckte Güterwagen mit der Einrichtung zur Getreideverladung alla rinfusa versehen lassen. An Stelle der ursprünglich beabsichtigten provisorischen Einrichtung wurde eine definitive gewählt, deren Konstruktion seitens des Handelsministeriums genehmigt wurde. Im Laufe des Jahres 1889 gelangen 271 Stück zur Getreideverladung alla rinfusa mit definitiver Einrichtung, daher werden zu Ende des laufenden Jahres 371 solcher Wagen im Verkehre sein.

Lokalbahn Boba-Jánosháza-Sümeg.

Die Eröffnung des Verkehrs auf dieser von der Station Boba der Ungarischen Westbahnlinie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Kis Czell abzweigenden 25 km langen Lokalbahn und die Uebernahme des Betriebes derselben durch die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen fand am 10. v. Mts. statt. Die Bahn hat ab Boba folgende Stationen und Haltestellen: Jánosháza, Nemeskeresztúr H., Gogánfa-Gyömörö und Sümeg. Bereits vor Jahresschluss war die Linie betriebsfähig fertiggestellt; mit Rücksicht auf die damals in Durchführung begriffene Uebergabe des Betriebes der Ungarischen Westbahn an die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahn wurde die Eröffnung verschoben.

Ausserordentliche Generalversammlung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn am 9. d. Mts.

Auf der Tagesordnung stand nur die Beschlussfassung über die mit der Oesterreichischen und Ungarischen Regierung getroffenen Vereinbarungen, betreffend die staatliche Uebernahme des Betriebes und eventuelle Einlösung der gesellschaftlichen Linien. Der vom Generaldirektor Hofrath Pichler zum Vortrage gebrachte Bericht rekapitulirt die Verhandlungen der Delegirten der Gesellschaft mit den beiderseitigen Regierungen und theilt den wesentlichen Inhalt der getroffenen Abmachungen in folgendem mit: Sowohl nach dem Oesterreichischen Uebereinkommen, als auch nach dem Ungarischen Vertrage nimmt die Staatsverwaltung die zugehörige Linie in Besitz und führt den Betrieb derselben für eigene Rechnung, wogegen die beiden Staatsverwaltungen die nothwendigen laufenden gesellschaftlichen Auslagen tragen und der Gesellschaft den garantirten Reinertrag zu den Terminen und in dem Ausmasse, wie dies für die Verzinsung und Tilgung des gesammten gesellschaftlichen Anlagekapitals erforderlich ist, zahlen. Das die beiden Ungarischen Investitionsanlehen von den Jahren 1876 und 1888 betreffende Erforderniss wird seitens der Ungarischen Regierung wie bisher durch direkte Einlösung der Koupons und der gezogenen Titres gedeckt, während das Erforderniss für die übrigen Titres, welches im Uebereinkommen und im Vertrage ziffermässig festgestellt worden ist, der Gesellschaft von seiten der beiden Regierungen antheilmässig überwiesen wird. Für eventuelle Kosten von Valutastreitigkeiten, welche jedoch nach Ueberzeugung der Verwaltung und nach den bisher gemachten Erfahrungen auch für die Zukunft nicht zu besorgen sind,

hätte die Gesellschaft aufzukommen, wie überhaupt das rechtliche Verhältniss der Gesellschaft zu den Prioritätsgläubigern bis auf weiteres keine Aenderung erfährt. Beiden Staatsverwaltungen wird das Recht eingeräumt, die bücherlich haftenden gesellschaftlichen Prioritätsanlehen ohne Einvernehmen mit der Gesellschaft zurückzuzahlen oder zu konvertiren; der Gesellschaft darf hierbei eine Belastung nicht erwachsen, dagegen verzichtet dieselbe auch auf jeden aus einer solchen Transaktion allenfalls resultirenden Vortheil. Falls die Prioritätsanlehen von den Staatsverwaltungen übernommen oder von denselben eingelöst werden, so reduziren sich die an die Gesellschaft zu leistenden Zahlungen auf die für die Verzinsung und Tilgung der Aktien erforderlichen Annuitäten; an Stelle dieser Annuitäten kann auch der Kapitalswerth derselben, d. i. der Nominalwerth der Aktien in Baarem und speziell rücksichtlich des Oesterreichischen Antheiles auch in Staatspapieren gezahlt werden. Das gesellschaftliche Personal wird von beiden Staatsverwaltungen unter Anerkennung aller erworbenen Rechte übernommen. Der Gesellschaft bleibt ein Reservefonds von etwa 80 000 fl. zur Verfügung, aus welchem die Gesellschaft zunächst die für die Koupons der Prioritäten erster und zweiter Emission zu zahlenden Stempelgebühren entrichten wird. Im Falle der Zustimmung der Generalversammlung zu den in Rede stehenden Abmachungen wird sich der Verwaltungsrath ermächtigt halten, mit beiden Regierungen die erforderlichen, in den Abmachungen vorgesehenen Statutenänderungen endgültig zu vereinbaren und zur Durchführung zu bringen. Die Verwaltung erachtet die getroffenen Abmachungen als für die Aktionäre besonders werthvoll und stellt deshalb nachfolgende Anträge: Die Generalversammlung wolle: 1. das Uebereinkommen, welches zwischen der Oesterreichischen Regierung und dem Verwaltungsrathe der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn im Namen dieser Gesellschaft in betreff der Betriebsübernahme und der event. Einlösung der Oesterreichischen Linie der Bahn durch den Staat; 2. den Vertrag, welcher zwischen der Ungarischen Staatsverwaltung und dem Verwaltungsrathe der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn im Namen dieser Gesellschaft in Angelegenheit der Einlösung der Ungarischen Linie der Bahn vereinbart worden ist, genehmigen und 3. die zugehörigen Protokolle d. d. Wien, am 20. Dezember 1888 und d. d. Pest, am 9. Dezember 1888 zur Kenntniss nehmen, endlich 4. den Verwaltungsrath zur Durchführung der vorstehenden Vereinbarungen und insbesondere zur Vornahme der zu diesem Ende erforderlichen Statutenänderungen ermächtigen, und zwar in letzterer Beziehung mit derselben Wirkung, als ob diese Statutenänderungen ihrem vollen Wortlaute nach von der Generalversammlung beschlossen worden wären. — Diese Anträge wurden nach einer kurzen Diskussion einstimmig angenommen, womit die Versammlung schloss.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Wie brüchig ist doch der Friede in Europa! Die sehr unglaublich klingende Nachricht, dass der Deutsche Kriegsminister von Bronsart 250 000 Stück Repetirgewehre nach dem System Mannlicher bei der Waffenfabrik in Steyr bestellt und sich für weitere 100 000 Stück die Option vorbehalten habe, jagte die Aktien dieser von Werndl gegründeten bezw. jetzt geleiteten Fabrik in so enorme Höhe, dass innerhalb weniger Stunden an 100 Stück Aktien über 7 000 fl. gewonnen wurden. Deutschland muss auch unsere Waffenindustrie beschäftigen, um den Frieden zu wahren! Mit dieser Steigerung war auch die der Bahneffekten verbunden. So notiren Nordbahn (2515), Carl Ludwigbahn (207), Nordwestbahn (180 50), Staatsbahn (254) und Südbahn (101,75). Besonders stiegen Elbethalbahn (203,50), welche gegen das Vorjahr ein Plus von 581 907 fl. aufweist und eine Dividende von 10 fl. gegen 7 fl. im Vorjahre verspricht, ferner Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (225) wegen der erwähnten Vorlage und Prioritäten der Kronprinz Rudolfbahn (99,5), welche von Berlin stark begehrt wurden.

Aus der Schweiz.

Berner Oberlandbahnen.

Infolge des grossen und stetig noch wachsenden Fremdenverkehrs in den Bergthälern des überall bekannten Berner Oberlandes werden jedenfalls die im April 1887 von der Schweizerischen Bundesversammlung genehmigten Schmalspurbahnen von Interlaken nach Zweilütschinen mit Abzweigungen nach Grindelwald und Lauterbrunnen-Mürren in weiten Kreisen sich eines regen Interesses erfreuen. Die projektirten Bahnen haben hauptsächlich die Bestimmung, dem von Jahr zu Jahr dringender gewordenen Bedürfnisse einer Erleichterung des dortigen Touristenverkehrs entgegenzukommen. Die bisherigen Reiseeinrichtungen genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Auch abgesehen davon, dass oft in hoher Saison die vorhandenen Pferde, Maulthiere und Wagen zur Weiterbeförderung der Touristen lange nicht ausreichen, haben sich die Tarife, ordentliche und ausserordentliche Gebühren allmählich so gestaltet, dass eine grössere Tour von Interlaken aus unter diesen Umständen ein kostspieliges und zeitraubendes Unternehmen und aus diesem Grunde von einer grossen Anzahl der in weniger glänzenden Verhältnissen stehenden Reisenden vermieden wird. Allen diesen Uebelständen will man nun mit der Anlage obengenannter Bahnen abhelfen.

Die gesammte Anlage zerfällt nach Bau- und Betriebsart in drei Theile:

1. in die Oberländer Thalbahnen als Schmalspurbahnen mit eingelegten Zahnschienenrampen von Interlaken (Zollhaus) ausgehend mit den Stationen Gsteig und Zweilütschinen und von hier aus Abzweigungen nach Grindelwald und Lauterbrunnen;
2. in die Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Grütsch;
3. in die Adhäsionsbahn Grütsch - Mürren mit elektrischem Betrieb.

Die Linie Interlaken (Zollhaus) - Zweilütschinen (Höhenlage des ersteren 570 m, des anderen 655 m ü. M.) bei einer Maximalsteigung von 25 ‰ hat eine Länge von 8,7 km; diejenige von Zweilütschinen nach Lauterbrunnen (800 m ü. M.) 3.9 km, wovon 1,4 km mit Zahnstangenrampen und 120 ‰ Maximalsteigung; die Strecke Zweilütschinen-Grindelwald (1 040 m ü. M.) 11,8 km, wovon 1,8 km Zahnstangenrampe mit 110 ‰ Maximalsteigung; Gesammtlänge der Thalbahnen demnach 24,4 km. Als Minimal-Kurvenradien der Adhäsionsstrecken sind 100 m und für die Zahnstangenstrecken 120 m angenommen.

Die Thalbahnen werden eingleisig mit einer Spurweite von 1 m erstellt.

Die Querschwellen werden in Entfernungen von 96 cm und bei den Zahnstangenstössen in solche von 50 cm gelegt und werden sämmtlich in Eichenholz hergestellt.

Die Schienen, 9,6 m lang, erhalten ein Gewicht von 23 kg. Die Stösse sind schwebend und mittelst Winkellaschen verbunden. Die Befestigung geschieht durch Tirefonds auf der inneren und Hackennägeln auf der äusseren Seite.

Die Zahnstangen als gewöhnliches Leitersystem sind 3 2 m lang und kommen auf schmiedeeiserne Sättel zu liegen.

Die Hauptremisen nebst Werkstätte und Wasserstation sind in Zweilütschinen untergebracht.

An Rollmaterial sind vorgesehen 4 dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven mit 4 Cylindern, wovon 2 für die Reibungsmaschine und 2 für die Zahnradmaschine dienen sollen. Auf den Zahnstangenrampen arbeiten sämmtliche Cylinder; die Gesammtzugkraft beträgt in diesem Falle etwa 9 500 kg. Die Lokomotive erhält nur ein Triebzahnrad. Das mittlere Dienstgewicht wird etwa 26 t betragen.

Die dreiachsigen Personenwagen, deren Bremszahnrad auf der mittleren Achse liegt, erhalten zwei Klassen mit zusammen 40 Sitzplätzen. Die Züge werden mit kontinuirlichen Luftdruckbremsen ausgerüstet.

Die mittlere Fahrgeschwindigkeit ist auf den Adhäsionsstrecken zu 25 km und auf den Zahnstangenstrecken zu 16 km angenommen.

Die Anlagekosten sind zu 3 Millionen Francs oder 115 000 Francs für das Kilometer berechnet, wovon 2 Millionen Francs auf das Aktienkapital und 1 Million Francs auf Obligationen fallen.

In der Konzessionsertheilung sind während der Winter-Fahrplanperiode täglich 2 Züge in jeder Richtung vorgesehen.

Der Eröffnungstermin der Thalbahnen ist auf 1. Juli 1890 festgesetzt.

Der zweite und dritte Theil der Anlage, nämlich die Drahtseilbahn und die Adhäsionsbahn mit elektrischem Betrieb haben die Bestimmung, Lauterbrunnen mit dem hoch und überaus schön gelegenen Dorf Mürren, zu dem man bisher nur mittelst sehr mühsamen und oft gefährlichen Saumpfaden gelangen konnte, zu verbinden.

Von der Station Lauterbrunnen bis zur Station Mürren ist eine Höhe von 828 m zu ersteigen. Das Projekt löst diese Aufgabe durch geradliniges, sofortiges Aufsteigen mittelst der Drahtseilbahn mit 600 ‰ Maximalsteigung bis zur Grütschalp. Von hier aus zieht sich die Trasse mit 36,5 ‰ Steigung dem Höhenzuge entlang bis vor das Hôtel des Alpes in Mürren. Für diese Bahn ist elektrischer Betrieb mittelst Akkumulatoren in Aussicht genommen. Die Spurweite beider Bahnen beträgt 1 m; die Seilbahn erhält eine horizontale Länge von 1 240 m, die elektrische eine solche von 4 400 m. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt bei der ersteren 1 m, bei der letzteren 5 m in der Sekunde.

Für beide Bahnen stehen ergibige Wasserkräfte zur Verfügung.

Die Baukosten für die Seilbahn sind zu 763 000 Frcs. oder 545 000 Frcs. für das Kilometer und die für die elektrische zu 513 000 Frcs. oder 117 123 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Die Seilbahn soll am 1. Juli 1890 und die elektrische am 1. Juli 1891 eröffnet werden.

Brunnen-Axenstein.

Die Regierung des Kantons Schwyz hat drei Bahn-Konzessionsgesuche Brunnen-Axenstein dem Schweizerischen Eisenbahndepartement ablehnend begutachtet.

Nordostbahn.

Die Total-Betriebseinnahmen im Jahre 1888 betragen 17 469 510,59 oder 1 018 552,18 Frcs. mehr als im Jahre 1887 und zwar lieferten alle 12 Monate des Jahres eine Mehreinnahme. Nach Abzug der Betriebsausgaben bleibt ein Einnahmeüberschuss von 10 584 572,97 Frcs. gegen 10 070 894,20 Frcs. im Jahre 1887.

Schienenbrüche auf den Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1888.

Die Zahl der im Jahre 1888 stattgefundenen Schienenbrüche auf dem gesammten Schweizerischen Eisenbahnnetze beträgt 141 (im Vorjahre 105).

Aus den Niederlanden.

Eisenbahnstatistik für 1887.

Die neuerdings von dem Ministerium für Wasserbau, Handel und Industrie herausgegebene Eisenbahnstatistik für 1887 enthält folgende, die Eisenbahnverwaltungen, deren Linien gänzlich oder nur theilweise auf Niederländischem Gebiete belegen sind, betreffenden Daten.

Die Gesammtbahnlänge (einschl. Nebengleisen) betrug Ende 1887 5 129 km, die Gesammtsbetriebslänge 3 240 km, wovon auf Niederländischem Gebiete 1 816 km eingleisig und 742 Kilometer doppelgleisig gelegen sind; die durchschnittliche Betriebslänge beziffert sich auf 3 164 km. An Betriebsmitteln waren am Ende des Jahres vorhanden 885 Lokomotiven, 676 Tender, 2 107 Personenwagen, 4 359 bedeckte und 11 259 offene Lastwagen.

Befördert wurden: Personen in der I. Klasse 1 355 611, II. Klasse 4 537 023, III. Klasse 15 328 760, zu ermässigten Fahrpreisen 2 117 047, im ganzen 23 840 384 Personen; hiervon entfallen auf den Binnenverkehr 20 292 290, auf den direkten Verkehr 3 215 419 und auf den Transitverkehr 332 675 Personen. Gepäck 34 758,6 t. Expressgüter: im Binnenverkehr 46 968,2 t, im direkten Verkehr 46 121 t, im Transitverkehr 8 445 t, überhaupt 101 534,2 t. Eilgüter: im Binnenverkehr 43 623,1 t, im direkten Verkehr 36 876,9 t, im Transitverkehr 4 186,6 t, überhaupt 84 686,6 t. Stückgüter: im Binnenverkehr: 1 980 611,5 t, im direkten Verkehr 2 634 219,1 t, im Transitverkehr 141 148,2 t, überhaupt 4 755 978,8 t. Wagenladungsgüter: im Binnenverkehr 1 101 080,6 t, im direkten Verkehr 4 559 741,4 t, im Transitverkehr 858 517,4 t, überhaupt 6 519 339 4 t. Dienstgüter 734 238 t, Equipagen 12 438 t und 11 Stück, Pferde und Vieh 391 160 t, 470 Sendungen und 845 Wagenladungen.

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 15 739 432 fl. = 0.66 fl. durchschnittlich für den Reisenden, aus dem Gepäckverkehr 396 200 fl., aus dem Güterverkehr 15 984 290 fl.

Von der Entwickelung des Verkehrs auf den Niederländischen Eisenbahnen geben nachfolgende Ziffern eine Uebersicht. Diese Ziffern beziehen sich nur auf die speziell das Niederländische Eisenbahnnetz bildenden Linien der Niederländischen Staats-, Rhein- und Centralbahnen, der Holländischen und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaften.

Verkehr:

im Jahre	Betriebslänge km	Personen	Gepäck, Güter und Vieh t
1887	2 522	17 705 960	7 369 985
1886	2 430	16 812 826	6 597 541
1885	2 341	16 645 764	6 519 111
1884	2 196	16 766 896	6 450 747
1883	2 068	16 024 208	6 591 812
1882	2 025	15 826 600	6 484 283
1881	1 912	15 204 867	5 804 111
1870	1 867	14 537 870	5 429 107
1879	1 819	13 374 119	4 177 090
1888	1 761	13 068 729	3 221 700

Einnahmen:

im Jahre	Personen fl.	Gepäck, Güter usw. fl.	zusammen fl.
	a) im ganzen		
1887	13 828 360	11 143 763	24 972 124
1886	13 467 604	10 534 756	24 003 360
1885	13 546 528	10 490 598	24 037 126
1884	13 823 392	10 373 014	24 195 406
1883	13 597 651	10 491 705	24 089 356
1882	12 856 934	10 143 533	23 000 467
1881	12 171 772	9 732 405	21 904 177
1880	11 641 406	9 623 375	21 264 781
1879	10 785 598	8 568 666	19 354 264
1878	10 499 323	7 359 480	17 858 803
	b) für das Kilometer		
1887	5 788	4 749	10 537
1886	5 641	4 412	10 053
1885	6 024	4 665	10 689
1884	6 372	4 782	11 154
1883	6 796	5 243	12 039
1882	6 570	5 813	11 753
1881	6 361	5 086	11 447
1880	6 311	5 217	11 528
1879	8 950	4 727	10 677
1878	6 023	4 222	10 245

c) Personen, Gepäck, Güter usw.

im Jahre	Personen		Gepäck, Güter usw.	
	für einen Reisenden fl.	für einen Reisenden und das Kilometer fl.	für die Tonne fl.	für die Tonne und das Kilometer fl.
1887	0.781	0 025	1.51	0,018
1886	0.801	0,024	1,596	0,019
1885	0,813	0,025	1.609	0,019
1884	0 824	0 023	1,608	0,02
1883	0 843	0,025	1,591	0,02
1882	0.812	0.026	1,564	0,025
1881	0.805	0,026	1,675	0,012
1880	0.80	0,025	1,78	—
1879	0,806	0,025	2.045	—
1878	0,80	0,025	2 25	—

Ysel-Dampftrambahn-Gesellschaft.

(Geschäftsbericht für 1887.)

In Betrieb waren die Linien Leiden-Haag 23 km, Utrecht-Vreeswyk 11 km, Gouda-Oudewater 14 km, Rotterdam-Overschie 5 km.

Die Unterhaltung dieser Linien erforderte eine Ausgabe von 8 245 fl. gegen 10 745 fl. in 1886. An Betriebsmitteln waren vorhanden 18 Lokomotiven, 27 Personen- und 19 Lastwagen. Die Unterhaltungskosten dieses Materials beliefen sich auf 8 791 fl. oder 0.0286 fl. für das Zugkilometer gegen 10 114 fl. und 0,0321 fl. in 1886.

Auf der Linie Leiden-Haag mit Zweigbahn Voorschoten-Wassenaar wurden 201 995 Personen befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 30 535 fl., aus dem Güterverkehr 1 811 fl., überhaupt 32 796 fl. gegen bezw. 31 765 fl., 2 268 fl. und 34 033 fl. in 1886. Ausgaben 27 212 fl. gegen 29 471 fl. in 1886. Gewinnsaldo 5 584 fl. gegen 4 562 fl. in 1886.

Für die Linie Utrecht-Vreeswyk, welche verpachtet ist, wurde an Pacht 7 500 fl. vereinnahmt. Die Ausgaben betrugen 839 fl., also Reingewinn 6 661 fl.

Auf der Linie Gouda-Oudewater wurden in 1887 befördert 843 348 Personen. Vereinnahmt wurden: aus dem Personenverkehr 15 843 fl., aus dem Güterverkehr 1 334 fl., überhaupt 17 416 fl. gegen bezw. 13 374 fl., 1 334 fl. und 14 708 fl. in 1886. Betriebskosten 15 895 fl. gegen 15 110 fl. in 1886. Gewinnsaldo 1 521 fl. gegen einen Verlust von 402 fl. in 1886.

Auf der Linie Rotterdam-Overschie wurden 87 197 Personen befördert. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 10 507 fl., aus dem Güterverkehr 125 fl., überhaupt 10 867 fl. gegen bezw. 9 406 fl., 207 fl. und 9 613 fl. in 1886. Betriebskosten 12 254 fl. gegen 12 046 fl. in 1886.

Neue Konzessionen

wurden nachgesucht für:

1. eine Eisenbahn von Amsterdam nach Rotterdam;
2. eine Dampftrambahn von Bahnhof Meppel nach Avereest, mit Anschluss in Balkbrug an die Dedemsvaartsche Dampftrambahn;
3. eine Trambahn von Drachten nach Leeuwarden und Groningen;
4. eine Trambahn von Terborg über Doesburg nach Dinxperloo;
5. eine Trambahn von Utrecht nach Maarsen.

Beiblatt zu Nr. 13 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 16. Februar 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Mit Bezug auf § 14 des Vereins-Wagen-Uebereinkommens wird hiermit bekannt gegeben, dass infolge Hochwassers der Verkehr auf der Strecke Ysselmonde-Rotterdam seit dem 9. d. Mts. eingestellt werden musste.

Utrecht, den 11. Februar 1889. (380)
Die Generaldirektion
der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen.

Oberhessische Eisenbahnen. Unter Bezugnahme auf § 14 des Wagenregulativs bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass infolge der eingetretenen bedeutenden Schneeverwehungen der Verkehr auf der Strecke Alsfeld - Fulda vom 9. d. Mts. ab gänzlich gestört ist.

Giessen, den 11. Februar 1889. (381)
Grossherzogliche Direktion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Am 11. Februar l. J. wurde infolge Schneeverwehungen auf der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow) der Gesammtverkehr eingestellt.

Lemberg, am 11. Februar 1889. (382)
Die Betriebsdirektion.

Unter Bezugnahme auf § 14 al. 4 des Vereins-Wagenbenutzungs-Uebereinkommens wird bekannt gemacht, dass infolge von Schneeverwehungen die Bahnstrecke Marienberg-Reitzenhain seit 9. d. Mts. unfahrbar ist.

Dresden, den 12. Februar 1889. (383)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ab 10. Februar cr. ist auf den Lokalbahnstrecken:
Erlangen-Gräfenberg,
Prien-Aschau,
Berchtesgaden-Reichenhall und
Pocking-Passau
der Gesammtverkehr wegen Schneeverwehungen eingestellt.

Ferner ist der Gesammtverkehr auf den Linien: Schwaben-Erding, München-Tölz-Schliersee und der Güterverkehr auf der Verbindungsbahn Pasing-München Ostbhf. und Salzburg-Rosenheim bis auf weiteres eingestellt.

München, den 12. Februar 1889. (384)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Wegen andauernder Schneeverwehungen ist der Verkehr auf den Lokalbahnstrecken Uebersee - Marquartstein und Schaftlach-Gmund bis auf weiteres eingestellt.

München, den 12. Februar 1889. (385)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Auf den Strecken Halle-Nordhausen-Münden, Treysa Leinefelde, Nordhausen-Erfurt, Straussfurt-Grossheringen nebst deren Nebenstrecken, sowie auf den Strecken Höchst-Soden und Rödelheim-Homburg ist der Güterverkehr infolge von Schneeverwehungen seit dem 9. d. Mts. bis auf weiteres eingestellt.

Frankfurt a/M., den 11. Februar 1889. (386)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf den Lokalbahnstrecken Neustadt-Bischofsheim, Holenbrunn - Wunsiedel und Wiesau-Tirschenreuth ist der Verkehr ab 9. Februar l. J. wegen andauernder Schneeverwehungen eingestellt.

Die voraussichtliche Dauer der Verkehrsstörung kann nicht angegeben werden.

München, den 12. Februar 1889. (387)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der durch Schneeverwehungen gestörte Betrieb auf der Strecke Reitzenhain-Marienberg ist seit dem 11. d. Mts. Nachmitt. wieder aufgenommen worden.

Dresden, am 13. Februar 1889. (388)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Der auf allen Linien der Kolomeaer Lokalbahnen am 10. Februar l. J. eingestellte Gesammtverkehr wurde nach Beseitigung der Schneehindernisse am 12. Februar l. J. wieder unbeschränkt aufgenommen.

Lemberg, am 12. Februar 1889. (389)
Die Betriebsdirektion.

Eisern - Siegener Eisenbahn. Der infolge Schneeverwehung am 9. Februar d. J. eingestellte Verkehr wird heute Mittag wieder aufgenommen.

Siegen, den 12. Februar 1889. (390)
Die Direktion.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der infolge Schneeverwehung am 26. Januar l. J. in der Strecke Dolina-Wygoda eingestellte Verkehr wurde am 30. Januar l. J. wieder aufgenommen.

Ebenso wurde der aus gleicher Ursache in der Strecke Stanislau-Czortkow und Jaslo-Sanok am 30. Januar l. J. eingestellte Verkehr am 1. Februar l. J. wieder aufgenommen.

In der Strecke Czortkow-Husiatyn war der Verkehr wegen Schneeverwehung vom 29. Januar bis 1. Februar eingestellt.

Wien, am 8. Februar 1889. (391)
Die Verkehrsdirektion.

3. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Der Betrieb auf den Strecken Stargard i. P.-Soldin und Glasow-Berlinchen ist vom 8. bis 12. d. Mts. durch Schneeverwehungen unterbrochen.

Berlin, den 12. Februar 1889. (392)
Betriebsverwaltung
der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn.

4. Güterverkehr.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. März d. J. kommen die Nachträge VIII zu Heft 1 und V zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifs mit neuen bezw. abgeänderten Frachtsätzen für die Stückgutklasse I und II, Spezialtarife II und III und Ausnahmetarife 5a und b, 6a und b, 8a und b, 11, 23 und 29 zur Einführung.

Die Frachtsätze des Nachtrags VIII in Stückgutklasse I und II für Prerau, Stauding und Zauchtl, sowie diejenigen des Ausnahmetarifs 8a und b, soweit sie theuerer als die bisherigen sind, werden jedoch erst vom 1. April d. J. ab angewendet.

Die Nachträge können durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, den 11. Februar 1889. (393)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Am 1. April d. J. treten im Verkehre zwischen Nordhausen und einzelnen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover Erhöhungen der Frachtsätze der Spezialtarife I und III ein, welche 0,01 *M.* bis 0,02 *M.* für 100 kg betragen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Frankfurt a/M., den 15. Febr. 1889. (394)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort-Hafen. Am 1. April d. J. tritt an Stelle des Tarifs vom 10. Juli 1887 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rrh.), von Station Homberg K. lrh. und Stationen der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort-Hafen in Kraft.

Der neue Tarif, welcher zum Preise von 20 ₰ bei den betheiligten Güterexpeditionen und in den Geschäftslokalen der genannten Verwaltungen zu haben ist, enthält, abgesehen von dem theilweise abgeänderten und ergänzten Vorwort und einzelnen seit dem 10. Juli 1887 eingetretenen Tarifänderungen, die bisherigen Frachtsätze.

Köln, den 13. Februar 1889. (395)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil III. Vom 15. Februar 1889 ab kommen mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis zum 31. Dezember 1889 für Eisenschlacken bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Teplitz-Waldthor nach Oberschlesischen Hochofenstationen ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung, welche auf

den betreffenden Stationen zu erfragen sind.

Breslau, den 12. Februar 1889. (396)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Ermässigung der Frachtsätze zwischen Brandenburg, Burg und Gerwisch einerseits und Crailsheim und Ulm andererseits. Für den Verkehr zwischen den Stationen Brandenburg, Burg bei Magdeburg und Gerwisch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen Crailsheim und Ulm der Bayerischen Staatsbahnen andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 12. Februar 1889. (397)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung eines direkten Frachtsatzes für Langholztransporte zwischen Seybothenreuth und Halle a/S. Für die Beförderung von Langholzsendungen in Wagenladungen von 10 000 kg auf einen Frachtbrief zwischen der Station Seybothenreuth der Bayerischen Staatsbahnen einerseits und der Station Halle a/S. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits gelangt am 15. Februar d. J. vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs ein direkter Ausnahmetarifsatz von 0,87 *M.* für 100 kg zur Einführung.

Magdeburg, den 11. Februar 1889. (398)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Köln (rechtsrheinisch)-Breslau. Infolge Berechnung der Frachtsätze auf Grund der wirklichen Entfernungen treten mit Gültigkeit vom 1. April d. J. im Staatsbahn-Verkehre Köln (rechtsrheinisch)-Breslau hinsichtlich des Verkehrs zwischen Stationen der Strecken Wittmund-Meppen, Nortrup-Freren und Hemelingen-Bohmte des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und sämmtlichen Stationen des Direktionsbezirks Breslau, sowie Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits anderweite erhöhte Frachtsätze in Kraft, über welche bis zum Erscheinen des bezüglichen Tarifnachtrages unser Verkehrsbüreau Auskunft ertheilt.

Breslau, den 12. Februar 1889. (399)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Berlin-Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. tritt ein neuer Gütertarif in Kraft, welcher den Verkehr der Berliner Staatsbahnstationen und der Stationen der Ringbahn mit Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie den Stationen Friedland i. Böhmen, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn umfasst. Mit Einführung des neuen Tarifes, durch welchen der Gütertarif für den Berlin-Sächsischen Verband vom 1. April 1888 nebst Nachtrag I aufgehoben wird, treten auch einige unbedeutende Erhöhungen, im wesentlichen aber Ermässigungen der seither gültigen Frachtsätze ein.

Dresden, den 12. Februar 1889. (400)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein neuer Tarif in Kraft, welcher wiederum den Verkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits umfasst.

Durch diesen Tarif werden folgende Tarife aufgehoben:

a) der Tarif für den Berlin-Sächsischen Verbandsverkehr vom 1. März 1887 (vollständig);
b) der Lokaltarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin vom 1. April 1885 bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen Basslitz (jetzt Böhla), Cossebaude, Frauenhain, Naundorf bei Dresden und Zabeltitz einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits;
c) die Staatsbahntarife für den Verkehr zwischen den Stationen
   α) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn und den Stationen Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn einerseits und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits vom 1. Mai 1885,
   β) der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Erfurt vom 1. Juni 1886,
   γ) der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg und Berlin vom 15. Juli 1886.

und zwar in betreff der vorstehend unter c) bezeichneten Tarife nur insoweit, als der Verkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den Stationen Basslitz (jetzt Böhla), Cossebaude, Dresden-Friedrichstadt, Frauenhain, Grossenhain (B. D. B.), Naundorf bei Dresden, Weinböhla und Zabeltitz in Frage kommt.

Ohne Eintritt eines Ersatzes werden aufgehoben:

a) die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Naundorf bei Dresden und Zabeltitz einerseits und sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits, soweit solche überhaupt vorhanden sind,
b) die Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Basslitz (jetzt Böhla), Cossebaude und Frauenhain einerseits und den Stationen Berlin (Potsdamer Bhf.), Friedrichsberg, Lagerhof bei Gesundbrunnen, Tempelhof, Weissensee und Wilmersdorf-Friedenau andererseits, sowie
c) die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Berlin (Potsdamer Bhf.) und den Stationen Dresden-Friedrichstadt, Grossenhain (B. D. B.) und Weinböhla.

Mit Einführung des neuen Tarifes treten auch einige unbedeutende Erhöhungen, im wesentlichen aber Ermässigungen gegen die bisher gültigen Frachtsätze ein.

Ueber die neuen Tarifsätze wird von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung (Dresden, Böhm. Bahnhof, Flügel C. II. Etage) auf Befragen Auskunft ertheilt.

Dresden, am 16. Februar 1889. (401)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Stationen Gera Th. und W. G. Bhf., Plagwitz-Lindenau Th. Bhf., Röderau, Weida Th. Bhf. und Zeitz Th. Bhf. im Verkehr mit verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Altona ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Februar 1889. (402)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Tarifheft III A (Verkehr Badische Bahn - Vereinigte Schweizerbahnen) ist mit Gültigkeit vom 1. März 1889 der V. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für die Stationen Singen Badischer Bahnhof und Schaffhausen Badischer Bahnhof und kann von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 11. Februar 1889. (403)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein neuer Tarif in Kraft, welcher den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Frankfurt a/M. (Nordhausen-Gispersleben, Straussfurt-Grossheringen und Halle-Nordhausen) und Hannover (nördlich von Wilhelmshöhe), ferner der Oldenburgischen Staatsbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits, umfasst.

Durch diesen Tarif werden folgende Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ausser Wirksamkeit gesetzt:

a) der Norddeutsch-Sächsische Tarif vom 1. März 1887 (vollständig);
b) insoweit die Stationen Basslitz (jetzt Böhla), Cossebaude, Dresden-Friedrichstadt, Frauenhain, Grossenhain (B. D.), Naundorf, Weinböhla und Zabeltitz in Frage kommen:
   α) der Verbandstarif zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, der Westholsteinischen Bahn, der Holsteinischen Marschbahn, der Prignitzer Eisenbahn, der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn und der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn einerseits und der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg andererseits, vom 1. April 1887,
   β) der Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits vom 1. Juli 1885, betreffs der Stationen der Strecken Berlin-Blankenheim, Nordhausen-Gispersleben, Straussfurt-Grossheringen und Halle-Nordhausen-Minden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M.,
   γ) der Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover etc. einerseits, und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Ber-

lin andererseits, vom 1. April 1886, betreffs der nördlich von Wilhelmshöhe belegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, einschliesslich der Hoya-Eystruper und der Unter-Elbeschen Eisenbahn,

d) der Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn einerseits, und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits, vom 1. September 1886.

Die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Basslitz (jetzt Böhla), Cossebaude, Frauenhain, Naundorf bei Dresden und Zabeltitz werden gar nicht, diejenigen für Dresden-Friedrichstadt, Grossenhain (B. D.) und Weinböhla dagegen nur zum Theil (nach Verkehrsbedürfniss) ersetzt.

Mit Einführung des neuen Tarifes treten auch einige unbedeutende Erhöhungen, im wesentlichen aber Ermässigungen der seither gültigen Frachtsätze ein.

Ueber die neuen Tarifsätze sowohl, als auch betreffs der ohne Ersatz zur Aufhebung kommenden Frachtsätze wird von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung (Dresden, Böhm. Bahnhof, Flügel C II. Etage) auf Befragen Auskunft ertheilt.

Dresden, am 16. Februar 1889. (404)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein neuer Tarif in Kraft, welcher den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits umfasst.

Aufgehoben werden durch denselben folgende Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren:

a) der Magdeburg-Sächsische Tarif vom 1. Februar 1887 (vollständig);

b) der Tarif für den direkten Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits vom 15. Juli 1886, soweit der Verkehr mit den Stationen Basslitz (jetzt Böhla), Cossebaude, Dresden-Friedrichstadt, Frauenhain, Grossenhain (B. D. B.), Naundorf bei Dresden, Weinböhla und Zabeltitz in Frage kommt.

Die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Basslitz (jetzt Böhla), Cossebaude, Frauenhain, Naundorf bei Dresden und Zabeltitz werden überhaupt nicht, diejenigen für Dresden-Friedrichstadt, Grossenhain (B. D. B.) und Weinböhla nur zum Theil (je nach Bedürfniss) ersetzt.

Mit Einführung des neuen Tarifes treten auch einige Erhöhungen, im wesentlichen aber Ermässigungen gegen die bisher gültigen Frachtsätze ein.

Ueber die neuen Tarifsätze sowohl, als auch betreffs der Umkartirung bei denjenigen Verkehrsbeziehungen, wo die direkten Tarife ohne Ersatz zur Aufhebung kommen, wird von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung (Dresden, Böhm. Bahnhof, Flügel C, II. Etage) auf Befragen Auskunft ertheilt.

Dresden, den 16. Februar 1889. (405)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Mit 15. Februar d. J. kommt ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu Theil II zur Einführung.

Dasselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Hohlglas ab Senftenberg (Königliche Eisenbahndirektion Berlin) und für Bier von München. Gratis. (406)

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Zum Tarifheft I B—F (Verkehr Südwestdeutschland - Westschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. März 1889 der IX. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Fensterglas und Glastafeln in Rohglas bei Aufgabe von Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder hierfür zahlend ab Forbach, Friedrichsthal Station, Quirscheid, Sulzbach und St. Ingbert nach Genf, Lausanne, Morges, Nyon und Vevey.

Exemplare des Nachtrags können von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 9. Februar 1889. (407)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen etc. Der Ausnahmetarif für gebrannte Steine wird ab 15. d. Mts. auf die Stationen Nedlitz und Wiesenburg ausgedehnt.

Frankfurt a/M., den 12. Februar 1889. (408)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Bromberg-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein neuer Tarif in Kraft, welcher den Bromberg-Sächsischen Vieh- etc. Tarif vom 16. Juni 1885 vollständig und den Vieh- etc. Tarif für den Staatsbahnverkehr Bromberg-Berlin vom 1. Mai 1885 insoweit aufhebt, als der Verkehr mit den Stationen Basslitz (jetzt Böhla), Cossebaude, Dresden-Friedrichstadt, Frauenhain, Grossenhain (B. D. B.), Naundorf bei Dresden, Weinböhla und Zabeltitz in Frage kommt.

Die Frachtsätze für den Verkehr mit Cossebaude und Dresden-Friedrichstadt werden nur zum Theil, diejenigen für die übrigen vorgenannten Stationen gar nicht ersetzt werden.

Mit Einführung des neuen Tarifes treten auch einige Erhöhungen, im wesentlichen aber Ermässigungen gegen die bisher gültigen Frachtsätze ein.

Ueber die neuen Frachtsätze wird von dem Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Befragen Auskunft ertheilt.

Bromberg, den 16 Februar 1889. (409)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. April 1889 treten in den Staatsbahntarifen Bromberg-Magdeburg, Bromberg-Hannover und Bromberg-Oldenburg im Verkehr mit Gr. Linteln des Bezirks Magdeburg, ferner mit den Stationen der Strecken Bremen-Bremerhafen, Bremen-Wunstorf, Bremen-Harburg und Harburg-Lüneburg-Bevensen des Bezirks Hannover, den Stationen der Hoya-Eystruper und Unter-Elbeschen, sowie mit den Stationen der Oldenburgischen Eisenbahn anderweite, erhöhte Frachtsätze in Kraft, über welche bis zum Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilt.

Bromberg, den 12. Februar 1889. (410)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch im Verkehre der diesseitigen Station Basel mit Schweizerischen Stationen Anwendung findenden Transportreglement der Schweizerischen Bahnen vom 1. Juli 1876 ist mit Gültigkeit vom 1. März l. J. der VIII. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält anderweitige Bestimmungen bezüglich des bei Mineralsäuren etc. der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Mindestgewichts.

Karlsruhe, den 12. Februar 1889. (411)

Generaldirektion.

Elbumschlags-Verkehr Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen. Der in unserer Bekanntmachung vom 10. Januar d. J. angekündigte Nachtrag I zum Tarife vom 15. Juni 1888 ist mit Gültigkeit vom 1. März d. J. erschienen und durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung zu beziehen.

Dresden, den 13. Februar 1889. (412)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Verkehr. Am 1. März d. J. treten für den Verkehr zwischen Alt- und Neugersdorf, Grossschönau, Grottau, Kratzau, Löbau, Reichenberg, sowie Zittau, und den Stationen Bodenbach und Tetschen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn abgeänderte Frachtsätze in Kraft, welche bei den genannten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 13. Februar 1889. (413)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Verkehr des Direktionsbezirks Magdeburg. Staatsbahn-Verkehre: Hannover-Magdeburg, Magdeburg-Oldenburg, Berlin-Magdeburg und Breslau-Magdeburg, sowie Westdeutsch-Oesterreich-Ungarischer Verband (Verkehr mit Oesterreich). In den obenbezeichneten Verkehren treten am 1. April d. J. neue, theilweis erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Strecken Bremen-Harburg-Lüneburg, Wunstorf-Bremen-Bremerhafen, Burglesum-Farge, ferner für die Stationen der Grossherzöglich Oldenburgischen Staatsbahn und der Hoyaer Eisenbahn, sowie für die Stationen der Strecke Langwedel-Münster in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt auf Verlangen das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Magdeburg, den 15. Februar 1889. (414)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Ostdeutscher Gütertarif, Lokal-Gütertarif für den Direktionsbezirk Berlin, Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Altona, Bromberg, Erfurt und Magdeburg. Am 20. d. Mts. gelangen in den obenbezeichneten Tarifen ermässigte Frachtsätze für gebrannte Steine in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den Stationen Haynau, Heide-Gersdorf, Liegnitz und Schweidnitz des Direktionsbezirks Berlin nach den Berliner Staatsbahnhöfen und den Stationen der Ringbahn zur Einführung. Nähere Auskunft über die Höhe der bezüglichen Aus-

nahmefrachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Berlin, den 12. Februar 1889. (MG415)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März d. J. tritt zu dem Lokal-Gütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. Januar 1889 der Nachtrag I in Kraft, welcher unter anderem neue beziehungsweise ermässigte Frachtsätze für Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach verschiedenen Stationen und einen neuen Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen enthält. Durch denselben werden ferner die bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs G für Schwefelkies von Grevenbrück nach Deutz B. M. und Opladen sowie die von Grevenbrück und Schwelm nach Schalke B. M. am 12. April d. J. aufgehoben.

Elberfeld, 12/2. 89. (416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit 1. März 1889 tritt ein neuer Lokal-Gütertarif der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Kraft, welcher gegenüber dem gleichen Tarife vom 15. März 1882 sammt Nachträgen theilweise Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Tarifes können bei der gefertigten Direktion zum Selbstkostenpreise bezogen werden.

Teplitz, am 10. Februar 1889. (417)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Oesterreichische Nordwest - Dampfschifffahrtgesellschaft. Eilgutverkehr Hamburg-Laube bezw. Laube-Hamburg. Mit 15. Februar 1889 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Eilgütern in Kraft, wodurch der gleichnamige Tarif vom 10. März 1887 zur Aufhebung gelangt.

Beregter Tarif ist bei uns wie auch bei unseren sämmtlichen Stationen erhältlich.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass die Abfahrten bis auf weiteres wie folgt stattfinden werden:

jeden Montag, Mittwoch und Freitag Nachmittags ein Eildampfer von Laube nach Hamburg

und

jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag Nachmittags ein Eildampfer von Hamburg nach Laube.

Der Verkehr erhält in diesem Jahre eine weitere Verbesserung insofern, als wir mit Beginn der Schifffahrt frühestens am 1. April l. J. unseren im Oberländerhafen in Hamburg befindlichen, mit den vorzüglichsten Einrichtungen versehenen Eilgutschuppen in Betrieb bringen werden, durch welchen wir in den Stand gesetzt werden, den weitgehendsten Anforderungen zu genügen.

Wir werden nach wie vor bemüht bleiben, diesen so schnell beliebt gewordenen Verkehr durch prompteste Bedienung, regelmässige Abfahrten, rascheste Beförderung und koulanteste Behandlung noch weiterhin zu pflegen und zu fördern.

Dresden, am 12 Februar 1889. (418)
Die Generaldirektion.
gez. Otto Libbertz.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Lokal- und Staatsbahn-Personen-Verkehr. Am 1. April d. J. werden die bereits auf den diesseitigen Strecken gültigen Staatsbahn-Normaleinheitssätze für einfache Fahrkarten und Gepäckfracht auch auf den an dem direkten Verkehr von Stationen des diesseitigen Bezirks betheiligten anderen Preussischen Staatsbahnstrecken eingeführt. Auch findet mit dem genannten Tage auf den letzteren, sowie auf den diesseitigen Strecken die Einführung gleichmässiger Rückfahrkarten-Einheitssätze statt. Es erfahren hierdurch die derzeitigen Einheitssätze, soweit sie von den neu zur Einführung gelangenden Sätzen abweichen, eine Ermässigung. Bezüglich der Rückfahrkarten werden von dieser Ermässigung im allgemeinen die Schnellzugstrecken betroffen.

In einigen Stationsverbindungen treten zufolge Berichtigung der Entfernungen Erhöhungen der Fahrpreise um 10 bis 20 ₰ beziehungsweise der Gepäckfracht um 1 ₰ ein.

Das Nähere hierüber ist durch unser Verkehrsbüreau hierselbst und vom Einführungstermin ab durch unsere Billetexpeditionen zu erfahren.

Breslau, den 11. Februar 1889. (419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt für den Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg nach Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen ein neuer Personengeldtarif, Theil II (an Stelle des Tarifs vom 1. Januar 1888 nebst Nachtrag 1) in Kraft.

Derselbe enthält eine Erweiterung des Verkehrs. Auch treten neben einzelnen, infolge von Berichtigungen nothwendig gewordenen Erhöhungen der Fahrpreise, zahlreiche Ermässigungen der Fahr- und Rückfahrkartenpreise dadurch ein, dass die Berechnung derselben auf Grund der Staatsbahntaxen erfolgte.

Den zweitägigen Rückfahrkarten wird eine Geltungsdauer von drei Tagen beigelegt.

Die Beförderungspreise sind bei den Billetexpeditionen unseres Bezirks zu erfahren.

Bromberg, den 3. Februar 1889. (420)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Vom 1. März l. J. an wird die Bemessung der Gültigkeitsdauer der bei den diesseitigen Stationen und Personen-Haltestellen im Lokalverkehre zur Ausgabe gelangenden Tour- und Retourbillets im Interesse der P. T. Reisenden dahin abgeändert, dass die Retourfahrt am letzten Gültigkeitstage auch noch mit dem letzten fahrplanmässig vor Mitternacht in der Richtung nach der Billetausgabestation abgehenden Personenzuge angetreten werden kann.

Prag, am 10. Februar 1889. (421)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn.

Am 1. April d. J. treten im diesseitigen Lokalverkehr, im direkten Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M. und Hannover die normalen Personen- und Gepäcksätze der Preussischen Staatsbahnen durchweg in Kraft, womit zum grossen Theil Ermässigungen, zum Theil aber auch Erhöhungen verbunden sind. Ueber die Aenderungen ertheilt das hiesige Verkehrsbüreau Auskunft.

Magdeburg, den 12. Februar 1889. (422)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von:
ca. 1650 Tons Verbindungstheile
soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind.

Angebote sind bis zum 27. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 11. Februar 1889. (423)
Das Generaldirektorat
der Dänischen Staatsbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 14. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. praenumerando franko an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Februar 1889.

Inhalt:

Kartographische Darstellung der Güterbewegungs-Statistik.

(Schluss aus Nr. 13.)

Die auf der VI. Karte zur Darstellung gebrachte Beförderung des Artikels Roheisen weist im Gesammtversand aller Verkehrsbezirke eine Gewichtsmenge von 3 349 530 (1886: 2 952 454) t auf, während die hierbei am stärksten betheiligten Bezirke:

1. Regierungsbezirk Oppeln (Nr. 13),
2. Ruhrrevier (Nr. 22/23),
3. Provinz Westfalen (Nr. 24),
4. Rheinprovinz (Nr. 25/26),
5. Rheinhafenstationen (Nr. 28),
6. Lothringen (Nr. 29) und
7. Luxemburg (Nr. 59)

nach Ausweis der folgenden Uebersicht zusammen 2 913 888 (1886: 2 556 053) t zum Versand gebracht haben.

Nach	im Jahre	Versand aus dem Verkehrsbezirk							Zusammen
		Nr. 13 Reg.-Bez. Oppeln t	Nr. 22/23 Ruhrrevier, Westfalen und Rheinprovinz t	Nr. 24 Provinz Westfalen t	Nr. 25/26 Rheinprovinz t	Nr. 28 Rhein-hafen-Stationen t	Nr. 29 Lothringen t	Nr. 59 Luxemburg t	t
I. Nordwestliches Deutschland	1887	—	758 008	224 857	415 068	301 392	133 731	328 432	2 161 488
	1886	—	*617 000*	*210 434*	*377 172*	*269 037*	*148 536*	*285 922*	*1 908 101*
II. Süddeutschland	1887	—	5 404	14 166	28 071	1 084	179 559	57 924	286 208
	1886	—	*4 180*	*14 770*	*28 491*	*941*	*116 746*	*37 767*	*202 895*
III. Norddeutschland	1887	918	25 836	8 473	4 219	2 011	821	12 867	55 145
	1886	*891*	*17 444*	*3 530*	*4 009*	*1 320*	*1 190*	*11 110*	*39 494*
IV. Mitteldeutschland	1887	243	12 948	11 463	7 281	1 245	15 474	34 451	83 105
	1886	—	*10 842*	*13 354*	*5 760*	*1 853*	*7 963*	*45 534*	*85 306*
V. Ostdeutschland	1887	210 020	2 481	—	—	—	—	1 040	213 541
	1886	*172 178*	*2 293*	—	*181*	—	*130*	*720*	*175 502*
Zusammen I—V	1887	211 181	804 677	258 959	454 639	305 732	329 585	434 714	2 799 487
	1886	*173 069*	*651 759*	*242 088*	*415 613*	*273 151*	*274 565*	*381 053*	*2 411 298*
VI. Ausland	1887	28 807	10 702	11 476	20 471	3 840	39 105	—	114 401
	1886	*63 551*	*3 689*	*10 619*	*21 749*	*3 112*	*42 035*	—	*144 755*
Zusammen I—VI	1887	239 988	815 379	270 435	475 110	309 572	368 690	434 714	2 913 888
	1886	*236 620*	*655 448*	*252 707*	*437 362*	*276 263*	*316 600*	*381 053*	*2 556 053*

Es betrug hiernach der Versand dieser Bezirke, in Prozenten ausgedrückt:

	pCt.		pCt.
im Regierungsbezirk Oppeln	8,2	in den Rheinhafenstationen	10,7
„ Ruhrrevier	28,0	„ Lothringen und	12,7
in der Provinz Westfalen	9,2		
„ „ Rheinprovinz	16,3	„ Luxemburg	14,9

während an dem Empfange

	pCt.		pCt.
Nordwestdeutschland mit	74,2	Mitteldeutschland mit	2,8
Süddeutschland „	9,8	Ostdeutschland „	7,3
Norddeutschland „	1,9	das Ausland „	4,0

betheiligt waren.

Hiernach hatte das Ruhrrevier den grössten Versand; von den innerhalb desselben versendeten Mengen verblieben jedoch in demselben allein 553 841 t = 68,9 pCt. (1886: 441 218 = 67,3 pCt.); dasselbe Revier empfing sodann noch aus den übrigen 6 Bezirken 725 616 t (1886: 648 465 t), zusammen also 1 279 457 t = 38,2 pCt. (1886: 1 089 638 t = 42,7 pCt.) der Gesammtbeförderungsmengen von 3 349 530 t (1886: 2 952 454 t) aller Bezirke.

Von den Mengen, welche das Ausland auf dem Bahnwege bezog (114 401 t, 1886: 144 755 t) gingen hauptsächlich

a) aus dem östlichen Bezirke (Regierungsbezirk Oppeln):
28 644 t nach Polen;

b) aus den westlichen Bezirken:
52 839 t nach Belgien,
4 436 „ „ der Schweiz,
8 486 „ „ Italien.

Hinsichtlich der Produktion, welche sich auf 3 975 459 t (1886: 3 520 733 t) belief, ist zu bemerken, dass an derselben, ausschl. 632 743 t Bruch- und Wascheisen, deren Vertheilung auf die einzelnen Staaten nicht angegeben worden ist,

Preussen	mit 80,6 pCt.
Elsass-Lothringen	„ 15,5 „
Bayern	„ 1,1 „
die übrigen Deutschen Staaten	„ 2,8 „

betheiligt sind.

Als Orte, welche den grössten Versand aufzuweisen haben, sind zu nennen:

Diedenhofen	mit 202 780 t	Engers	mit 66 109 t
Gelsenkirchen	„ 165 041 „	Peine	„ 64 000 „
Hochfeld B. M.	„ 154 540 „	Maizières	„ 61 670 „
Ruhrort Rhein	„ 82 032 „	Burgsolms	„ 54 034 „
Deutsch-Oth	„ 77 560 „	Bobrek	„ 49 071 „
Rothe Erde	„ 77 560 „	Berge-Borbeck	„ 48 992 „
Neuwied	„ 74 722 „	Dortmund K. M.	„ 45 239 „
Oberhausen K. M.	„ 74 437 „		

während im Empfange, da, wie in der Einleitung bereits erwähnt, bezüglich dieser Tabelle nur zum Theil von den betreffenden Verwaltungen Mittheilungen gemacht wurden,

Stieringen-Wendel	mit 64 900 t	Oberlahnstein	mit 21 492 t
St. Ingbert	„ 39 138 „	Berlin	„ 19 985 „
Ars a. d. Mosel	„ 36 610 „	Lippstadt	„ 19 893 „
Köln	„ 27 460 „	Hannover	„ 19 677 „
Chemnitz	„ 22 609 „		

als die mit den grössten Gewichtsmengen aufgeführten Orte zu nennen sind.

Was die Betheiligung der grösseren Deutschen Stromgebiete an der Roheisenbeförderung betrifft, so ist dasjenige

der Oder	an 2 Stationen mit einem	Eingang	von 8 569 t
	„ 1 Station „ „	Durchgang	„ 32 493 „
„ Elbe	„ 5 Stationen „ „	Eingang	„ 46 337 „
	„ 5 „ „ „	Durchgang	„ 122 542 „
	„ 1 Station „ „	Ausgang	„ 8 690 „
des Rheines	„ 8 Stationen „ „	Eingang	„ 142 855 „
	„ 3 „ „ „	Durchgang	„ 141 516 „
	„ 8 „ „ „	Ausgang	„ 96 697 „

vertreten.

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 182 420 t,

davon		mit	
in Hamburg	80 934 t	2 428 t aus	Deutschen Hafenplätzen,
„ Stettin	70 871 „		
„ Danzig	19 691 „	150 337 „ „	Grossbritannien,
„ Geestemünde	5 972 „	17 496 „ „	Belgien,
„ Lübeck	2 727 „	5 429 „ „	Spanien,
„ Pillau	2 225 „	4 623 „ „	Schweden.

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 43 652 t,

davon		mit	
in Hamburg	28 607 t	470 t nach	Deutschen Hafenplätzen,
„ Stettin	5 574 „		
„ Danzig	3 399 „	35 567 „ „	d. Verein. Staaten v. Nordamerika,
„ Geestemünde	2 071 „		
„ Bremen	1 577 „	2 660 „ „	China,
„ Altona	1 230 „	2 282 „ „	Italien,
„ Pillau	1 194 „	1 687 „ „	Grossbritannien.

Auf dem letzten (VII.) Kartenblatte ist der Artikel Façoneisen wieder in grösserem Umfange (auf einer Doppelkarte) zur Darstellung gebracht worden. Die hier gewählte allgemeine Bezeichnung „Façoneisen" umfasst alle Eisenartikel, welche in der Güterbewegungs-Statistik unter Nr. 12—19 besonders nachgewiesen werden.*)

Obwohl eine grössere Zahl von Verkehrsbezirken nicht unerhebliche Gewichtsmengen von Façoneisen im Versand aufweist, so wird man sich doch nur auf die nachstehenden grösseren Verkehrsbezirke:

1. Regierungsbezirk Oppeln,
2. Königreich Sachsen,
3. Ruhrrevier,
4. Provinz Westfalen,
5. Rheinprovinz,
6. Saarrevier und
7. Elsass-Lothringen

beschränken können, in denen, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, zusammen 2 856 625 t (1886: 2 509 261 t) versendet wurden, während in sämmtlichen Verkehrsbezirken zusammen 4 001 210 t (1886: 3 506 022 t) zum Versand gelangten.

*) Es sind dies:
Nr. 12 Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar: Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I-, U-, Winkel-, Zaineisen resp. Stahl, Huistäbe, Platten und Bleche, auch verzinnt (Weiss-

Nach	im Jahre	Versand aus dem Verkehrsbezirk							Zusammen
		Nr. 13 Reg.-Bez. Oppeln t	Nr. 20 Königreich Sachsen t	Nr. 22/23 Ruhrrevier, Rhein und Westfalen t	Nr. 24 Provinz Westfalen t	Nr. 25/26 Rheinprovinz t	Nr. 27 Saarrevier t	Nr. 29/30 Elsass-Lothringen t	t
I. Nordwestdeutschland	1887	124	5 585	615 872	99 389	149 311	14 633	4 416	889 330
	1886	—	*4 868*	*553 197*	*112 022*	*113 409*	*15 070*	*2 871*	*801 437*
II. Süddeutschland	1887	129	6 621	51 128	27 412	36 273	139 366	105 374	366 303
	1886	—	*7 235*	*35 871*	*25 740*	*28 038*	*118 723*	*86 191*	*301 798*
III. Norddeutschland	1887	62 910	24 140	239 310	45 847	29 053	35 065	11 494	447 819
	1886	*54 844*	*22 316*	*202 248*	*42 776*	*22 453*	*31 924*	*12 074*	*388 635*
IV. Mitteldeutschland	1887	35 016	111 484	83 507	33 811	18 365	36 931	9 926	329 040
	1886	*26 030*	*98 751*	*81 958*	*31 812*	*18 615*	*33 679*	*7 383*	*298 228*
V. Ostdeutschland	1887	179 851	5 835	43 968	2 512	1 988	5 854	1 576	241 584
	1886	*154 503*	*5 690*	*17 899*	*2 232*	*1 869*	*5 044*	*1 016*	*188 253*
Zusammen I—V	1887	278 030	153 665	1 033 785	208 971	234 990	231 849	132 786	2 274 076
	1886	*235 377*	*138 860*	*891 173*	*214 582*	*184 384*	*204 440*	*109 535*	*1 978 351*
VI. Ausland	1887	29 891	15 358	284 940	33 443	77 315	49 270	92 332	582 549
	1886	*44 114*	*13 525*	*242 447*	*32 272*	*67 955*	*38 112*	*92 485*	*530 910*
Zusammen I—VI	1887	307 921	169 023	1 318 725	242 414	312 305	281 119	225 118	2 856 625
	1886	*279 491*	*152 385*	*1 133 620*	*246 854*	*252 339*	*242 552*	*202 020*	*2 509 261*

Hiernach waren am Gesammtversand (2 856 625 t) betheiligt:

		pCt.			pCt.
der Reg.-Bez. Oppeln	mit	10,7	die Rheinprovinz . .	mit	11,2
das Königr. Sachsen .	„	5,9	das Saarrevier . . .	„	9,8
„ Ruhrrevier . . .	„	46,1	Elsass-Lothringen . .	„	7,9
die Prov. Westfalen .	„	8,4			

und es empfingen davon:

Nordwestdeutschland	31,1 pCt.	Mitteldeutschland . .	11,5 pCt.
Süddeutschland . . .	12,8 „	Ostdeutschland . . .	8,5 „
Norddeutschland . .	15,7 „	das Ausland	20,4 „

Das Ruhrrevier hatte daher den weitaus grössten Versand; von den innerhalb desselben zum Versand gekommenen Mengen verblieben in erster Reihe im nordwestlichen Deutschland 615 872 t = 69 pCt. (1886: 553 197 = 69 pCt.) des Gesammtempfanges von 889 330 t (1886: 801 437 t) dieser Verkehrsgruppe.

Von den ins Ausland beförderten Mengen (582 549 t; 1886: 530 910 t) gingen hauptsächlich:

aus dem Ruhrrevier . . .	113 291 t	nach Belgien,
	118 187 „	„ Holland,
	25 611 „	„ Italien,
„ Elsass-Lothringen . .	46 221 „	„ Belgien,
	22 008 „	„ der Schweiz,
„ der Rheinprovinz . .	43 519 „	„ Belgien,
	10 431 „	„ Holland,
„ dem Reg.-Bez. Oppeln	13 591 „	„ Polen,
„ der Provinz Westfalen	17 301 „	„ Holland,
	10 356 „	„ Belgien.

Von den Orten, welche grössere Mengen versendeten, sind zu nennen:

Essen	mit	171 636 t	Berlin	mit	58 663 t
Oberhausen . .	„	90 361 „	Stieringen-Wendel	„	55 410 „
Burbach . . .	„	89 784 „	Königshütte . . .	„	54 158 „
Hamm	„	84 444 „	Völklingen . . .	„	47 542 „
Neunkirchen . .	„	81 507 „	Kattowitz . . .	„	45 468 „
Ruhrort Rhein .	„	75 254 „	Schalke	„	42 939 „
Dortmund K. M.	„	72 789 „	Dorstfeld . . .	„	40 806 „
Diedenhofen . .	„	65 280 „			
Rothe Erde . .	„	58 788 „			

Da von den betreffenden Bahnverwaltungen über den Empfang nicht vollständige Angaben geliefert worden sind, so können hier nur solche Orte genannt werden, für welche grössere Mengen, als empfangen, mitgetheilt wurden:

Berlin	mit	185 598 t	Leipzig	mit	27 055 t
Hamburg . . .	„	82 891 „	Stettin	„	21 208 „
Breslau	„	46 618 „	Ludwigshafen .	„	20 927 „
Bremen	„	38 406 „	Lübeck	„	20 884 „
Mannheim . . .	„	32 965 „	Heilbronn . . .	„	20 515 „
Chemnitz . . .	„	32 310 „			

Ueber den Umfang des Verkehres auf den Deutschen Strömen ist folgendes hervorzuheben; es wurden befördert im Stromgebiet:

der Elbe	an 2 Stationen im	Eingang . . .	14 885 t
	„ 3 „ „	Durchgang . .	30 300 „
	„ 2 „ „	Ausgang . . .	8 210 „
„ Oder	„ 2 „ „	Durchgang . .	12 743 „
	„ 1 Station „	Ausgang . . .	4 580 „
des Rheines	„ 6 Stationen „	Eingang . . .	61 594 „
	„ 2 „ „	Durchgang . .	206 610 „
	„ 6 „ „	Ausgang . . .	186 958 „
der Donau	„ 1 Station „	Durchgang . .	5 802 „
	„ 1 „ „	Ausgang . . .	6 170 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebietes und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 100 709 t,

davon		mit	
in Hamburg . .	48 582 t	15 422 t aus	Deutschen Hafenplätzen,
„ Pillau . . .	19 738 „	30 336 „ „	Grossbritannien,
„ Stettin . . .	16 408 „	26 933 „ „	Schweden,
„ Danzig . . .	10 989 „	20 334 „ „	Belgien,
„ Lübeck . .	4 992 „	5 925 „ „	den Niederlanden.

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 101 051 t,

davon		mit	
in Hamburg . .	72 833 t	7 216 t nach	Deutschen Hafenplätzen,
„ Stettin . . .	13 679 „	10 160 „ „	d. Vereinigt. Staaten von Nordamerika,
„ Lübeck . . .	9 663 „	8 572 „ „	Russland,
„ Brake . . .	3 038 „	9 862 „ „	Australien,
„ Geestemünde	1 838 „	21 973 „ „	Südamerika,
		4 411 „ „	Japan,
		4 551 „ „	Italien,
		3 827 „ „	China,
		6 406 „ „	Dänemark,
		3 410 „ „	Portugal,
		3 284 „ „	Grossbritannien,
		2 953 „ „	Schweden und Norwegen,
		2 284 „ „	Mexiko,
		2 877 „ „	Afrika.

---

blech), Brücken- und andere Konstruktionstheile aus gewalzten Platten und Stäben, Façonstücke, grobe, Roststäbe.

Nr. 13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.

Nr. 14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).

Nr. 15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder- und Rädertheile, Bremsklötze, sämmtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.

Nr. 16. Eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs, Maschinen und Maschinentheile, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen.

Nr. 17. Eiserne Röhren und Säulen.

Nr. 18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert in Ringen.

Nr. 19. Eisen- und Stahlwaaren.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 765 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in den von der Französischen Nordbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 789 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Preise für Wiederherstellung beschädigter Eisenbahnwagen (abgesandt am 15. d. Mts.

Nr. 790 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Beseitigung der untern stufenförmigen Abgrenzung der Umrisslinie für die Betriebsmittel, insbesondere für Lokomotiven und Tender (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 791 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend das Protokoll der am 31. v./1. d. Mts. in Hamburg abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 16. d. Mts.); die nächste Ausschusssitzung soll am 4. Juni d. J. in Passau stattfinden.

Aus dem Deutschen Reich.

Abänderung der Grundlagen des Deutschen Eisenbahn-Tarifwesens.

Am 14. und 15. d. Mts. hat dahier im Potsdamer Bahnhofsgebäude eine Sitzung der Deutschen Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten stattgefunden, in der über eine weittragende und voraussichtlich ziemlich einflussreiche Abänderung des Deutschen Eisenbahn-Tarifwesens Beschluss gefasst wurde. Der über die Deutschen Eisenbahnverhältnisse bestorientirten „Nordd. Allg. Ztg." entnehmen wir über diese Beschlüsse folgendes: Dem seit 1877 gültigen Tarif (einer Kombination des Werthklassifikations- mit dem Raumtarifsystem) liegt bekanntlich die Wagenladung als Einheit für die Frachtberechnung zu Grunde, und ist angenommen worden, dass 10 000 kg eines mittelschweren Gutes in einem mittelgrossen Wagen verladen werden können. Für eine erhebliche Anzahl Artikel trifft diese Voraussetzung bekanntlich nicht zu, da von leichtwiegenden Gütern oft nur 4 000 bis 5 000 bis 6 000 kg verladen werden können und doch die — in solchen Fällen allerdings ermässigte — Fracht für 10 000 kg berechnet wird. Um diesem schon lange bemerkten Uebelstand abzuhelfen, sind die Bahnverwaltungen dazu übergegangen, dem Verkehr grössere Wagen (bis zu 27 und 28 qm Grundfläche) zur Verfügung zu stellen, wobei für die volle Ausnutzung eines grossen Wagens

auch nicht mehr Fracht zu zahlen war, als für einen gestellten Wagen von geringerer Bodenfläche. Wer indessen für seine Versendung leichtwiegender Güter einen grossen Wagen nicht erhalten konnte, was bei der starken Nachfrage nach denselben nur zu oft geschah, befand sich seinem mehr begünstigten Mitbewerber gegenüber im Nachtheil. Da auch für die Eisenbahnen die Beschaffung vieler besonders grosser Wagen nicht empfehlenswerth ist, so wurde in der oben bezeichneten Sitzung vorgeschlagen, das für die Beförderung von leichtwiegenden Gütern zur Frachtberechnung heranzuziehende Minimalgewicht für den Wagen von 10 000 kg auf 5 000 kg herabzusetzen. Als Normalwagen gilt ein solcher von 18 qm Bodenfläche. Als leichtwiegende Güter sind zunächst 116 Artikel ausgeschieden worden. Wird nun für solche Güter ein Wagen mit grösserer Bodenfläche als 18 qm mit Zustimmung des Absenders gestellt, so erhöht sich das zur Frachtberechnung zu ziehende Minimalgewicht für jedes weitere Quadratmeter um 300 kg; Bruchtheile eines Quadratmeters von weniger als 0,5 werden gar nicht, 0,5 oder mehr für 1 qm berechnet. Werden leichtwiegende Güter mit anderen Gütern zusammengeladen, so findet die Berechnung der Fracht nach der Tarifklasse des dabei befindlichen höchsttarifirten Artikels statt, und zwar bei Anwendung der Klassen A 1 und A 2 — oder des Spezialtarifs II für Güter des Spezialtarifs III — für mindestens 5 000 kg für den Wagen, in allen anderen Fällen für mindestens 10 000 kg für den Wagen, sofern der verwendete Wagen eine Bodenfläche von nicht mehr als 18 qm hat. Bei Verwendung von grösseren Wagen wird das Mindestgewicht von 5 000 bezw. 10 000 kg bei der Frachtberechnung für jedes weitere Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens um 600 kg erhöht. Die Bruchmeter werden hierbei, wie oben angegeben, gerechnet. Stellt sich jedoch bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung billiger, so wird letztere angewendet. Dies ist, wenn auch nur in grossen Umrissen, der neue Vorschlag, der schliesslich nach zweitägigen Verhandlungen von der Eisenbahn-Tarifkommission und dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten mit Majorität angenommen wurde, zu seiner Durchführung aber noch der Zustimmung der Generalkonferenz Deutscher Eisenbahnverwaltungen bedarf.

Ausfuhr von Ruhrkoks nach Frankreich.

Die „Nordd. A. Z.“ schreibt:

Gegen die Staats-Eisenbahnverwaltung sind bekanntlich von interessirter Seite längere Zeit hindurch Vorwürfe wegen der Ablehnung von Frachtermässigungen für die Ausfuhr von Ruhrkoks nach Frankreich erhoben worden.

Wie aus den Verhandlungen des Landes-Eisenbahnrathes, welcher sich (mit allen gegen eine Stimme) gegen die beantragten Frachtermässigungen ausgesprochen hat, bekannt geworden ist, erfolgte die Ablehnung nicht aus finanziellen Gründen, sondern weil bei der unvermeidlichen Ausdehnung der Frachtermässigungen nach den Französischen Hüttenwerken auf die vorliegenden Stationen des Deutschen Zollgebietes eine, von den Vertretern der Deutschen Eisenindustrie an der Saar, Ruhr, Sieg und Lahn übereinstimmend als sehr erheblich bezeichnete Schädigung der Eisenwerke in den letztbezeichneten Bezirken eingetreten sein würde, deren Bedeutung höher zu veranschlagen war, als die Nachtheile, welche von den Antragstellern für die Koksausfuhr von der Ruhr bei Aufrechterhaltung der bestehenden Frachten befürchtet wurden.

Wie die jetzt vorliegenden Ausfuhrziffern zeigen, haben sich diese Befürchtungen in der That nicht verwirklicht; statt des befürchteten Rückganges ist vielmehr eine Zunahme der Ausfuhr von Ruhrkoks nach Frankreich eingetreten. Dieselbe stieg nach einer in den Jahren 1886 und 1887 eingetretenen rückgängigen Bewegung von 117 580 t im Jahre 1887 auf die bisher noch nicht erreichte Höhe von 184 990 t im Jahre 1888, nahm also gegen das vorangegangene Jahr um mehr als 57 pCt. zu und überschritt die bis dahin höchste Ausfuhrziffer des Jahres 1885 von 172 260 t noch um mehr als 7 pCt. Ueber den für den Hüttenbezirk von Longwy, auf welchen sich die neuerdings gestellten Anträge auf Frachtermässigungen beziehen, vorzugsweise in Betracht kommenden Uebergang Rodingen-Grenze wurden im Jahre 1887 39 320 t und im Jahre 1888 99 150 t, mithin über 152 pCt. mehr Koks von der Ruhr ausgeführt.

Auch die Ausfuhr von Ruhrkoks nach Luxemburg-Lothringen im Jahre 1888 überstieg die des Vorjahres um mehr als 11 pCt. und erreichte die bisher noch nicht erzielte Höhe von 845 848 t.

Auszeichnung für Lehrlinge der Preussischen Staatseisenbahn-Werkstätten.

Um den in den Werkstätten der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Lehrlingen, welche sich durch besonderen Fleiss und tüchtige Leistung bei guter Führung auszeichnen, ein passendes Zeugniss öffentlicher Anerkennung zu Theil werden zu lassen, ist der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten von Sr. Majestät dem Kaiser ermächtigt worden, in geeigneten Fällen Preise in Form silberner und kupferner Medaillen zu verleihen. Die silberne Medaille soll zur Auszeichnung besonders hervorragender Leistungen dienen, während die Medaille in bronzirtem Kupfer dazu bestimmt ist, auch anerkennenswerthe geringere Leistungen in angemessener Form auszuzeichnen. Die Stiftung der Medaille ist zu dem Zwecke erfolgt, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung bei dem Anerkenntniss der Leistungen einzelner Werkstattslehrlinge nicht auf die bisher üblichen Geldpreise und Belobigungsschreiben beschränkt bleibt, sondern in der Gestalt von Medaillen auch Ehrenpreise verleihen kann, welche mit Rücksicht auf ihren bleibenden Werth und ihre künstlerische Ausstattung den Inhabern ein dauerndes Erinnerungszeichen an bewiesene und anerkannte Tüchtigkeit gewähren. Demgemäss hat der Herr Minister bestimmt, dass die Verleihung der Medaillen unter den angegebenen Voraussetzungen zur Auszeichnung solcher Leistungen von Werkstattslehrlingen in Aussicht zu nehmen ist, welche bei öffentlichen Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten dieser besonderen Anerkennung für würdig erachtet werden.

Schneller fahrende Kurierzüge.

Auf den Norddeutschen Bahnen scheint von diesem Sommer an auf mehreren Hauptstrecken beträchtlich schneller gefahren werden zu sollen, als bisher. Nachdem schon vor einiger Zeit Meldungen über wesentlich beschleunigtere Fahrten der Kurierzüge zwischen Berlin und Dresden und kürzlich über eben solche Verbesserungen zwischen Berlin einerseits und Königsberg und Danzig andererseits ergingen, meldet der „Actionair“ vom 16. d. Mts.: „Die neue Schnellzug-Verbindung zwischen Frankfurt a/M. und Berlin über Elm-Eichenberg-Nordhausen wird voraussichtlich zum 1. Juni d. J. ins Leben treten. Die Züge sollen mit grosser Geschwindigkeit fahren und lange Strecken ohne Aufenthalt durcheilen, daher nur auf den Stationen Elm, Bebra, Eichenberg, Nordhausen, Güsten und Belzig kurzen Aufenthalt nehmen. Ueber den Fahrplan (Berliner Zeit) verlautet, dass der eine Zug 8 Uhr 19 Minuten Vormittags von Frankfurt a/M. abfahren und 5 Uhr 32 Minuten Nachmittags in Berlin (Friedrichstrasse) ankommen soll, während der Gegenzug Berlin um 11 Uhr 55 Minuten Vormittags verlassen wird, um 9 Uhr 7 Minuten Abends in Frankfurt a/M. einzutreffen.“

Witterungsverhältnisse.

Aus allen Gegenden des Deutschen Reichs lagen in den letzten zwei Wochen Meldungen über Schneestürme und Sperrungen von Eisenbahnlinien vor, wonach die Stockungen des Verkehrs zum mindesten die gleiche Höhe wie im Vorjahre erreicht hatten. In diesem Jahre ist in erster Linie West-, Süd- und Mitteldeutschland von der Ungunst des Wetters hart betroffen worden. Gegenwärtig sind die Verkehrsstockungen meist behoben. Ueber diese aussergewöhnlichen Witterungsverhältnisse der letzten 14 Tage schreibt der „Hamb. Korresp.“: „Die Schneefälle und die Verkehrsstörungen in Deutschland während der letzten Tage erinnerten lebhaft an diejenigen vor Weihnachten (19. bis 23. Dezember) 1887; aber sie traten damals in anderer Verbindung ein, als jetzt, nämlich mit nur geringen Barometerschwankungen und unter der anhaftenden Herrschaft eines und desselben grossen atmosphärischen Wirbels, dessen Centrum langsam von Skagen nach Berlin wanderte; dieses Mal dagegen wurden die Schneefälle durch eine Reihe von heftigen Wirbeln gebracht, welche vom Ozean kommend nach einander mit beträchtlicher Geschwindigkeit Europa von NW. nach SO. durchzogen und schnelle Aenderungen des Barometers zur Folge hatten. Dieses erreichte in Hamburg am Morgen des 9. den niedrigsten Stand, den es seit dem 12. März 1876 hier gezeigt hat, nämlich 725 mm, um dann bis zum Abend des 13. auf 767, also um 42 mm zu steigen. Die Witterung am 9., als wir uns im innersten Theile einer so tiefen Depression befanden, zeigte einen Wechsel von Schneeschauern und heiterem Himmel, so dass man es als „Aprilwetter“ hätte bezeichnen können, wenn nicht der Frost mit sehr geringer Unterbrechung angehalten hätte. Da er sich, wie gewöhnlich, nach Vorübergang der Depression bei zunächst heiterem Wetter verstärkte, so blieben die Schneestreifen, mit welchen die diesen Vorübergang begleitenden Schauer zuerst aus SSW., dann aus W. und N. ihre Richtung an den Baumstämmen aufgezeichnet hatten, für mehrere Tage sichtbar, ein interessantes Objekt zum Studium lokaler Windablenkungen usw. Die Bahn, welche diese Depression verfolgte, hatte auffallende Aehnlichkeit mit jener des Sturmes vom 8. März 1878, welcher den Hamburgern durch manche arge Verwüstungen in Erinnerung geblieben, und auch dasselbe Verhältniss zu je einer unmittelbar vorhergehenden Depression, welche eine eben so ostsüdostwärts gerichtete Bahn in beiden Fällen von Norwegen nach Livland zurückgelegt hatte. Solche südostwärts gerichtete Fortpflanzung tritt nur bei den atmosphärischen Wirbeln der kälteren Jahreszeit, spätestens aber bis zum Mai, auf; starke Kälte in Nordrussland und zugleich hoher Luftdruck im Westen und Südwesten von Europa ist dafür Vorbedingung; ihr Auftreten zu zweien oder dreien unmittelbar hinter ein-

ander, wobei die Bahn des folgenden rechts von jener der vorhergehenden zu liegen pflegt, ist ein häufiges Vorkommniss. Der Anfang des hier betrachteten Zeitraumes war gekennzeichnet durch den seltenen Fall der Bewegung eines Wirbelcentrums von den Shetlands-Inseln direkt südwärts nach Frankreich, welchem ein Gebiet sehr hohen Luftdrucks auf demselben Wege folgte; der unter dessen Einfluss von Dänemark bis Südfrankreich am 4. Februar herrschende starke Nordstrom leitete die Kälte und die Schneefälle ein, die weiterhin sich, wie schon angedeutet, auch bei Süd- und Westwinden wiederholten. Das den Schluss des Zeitraums bildende Vordringen des Thauwetters von Westeuropa her war dagegen das Resultat starker Winde unter dem Einfluss einer neuen plötzlich vom Ozean nach Skandinavien sich fortpflanzenden Depression; da diese aber ostwärts weiter wandert und auf den Britischen Inseln das Barometer mit kalten starken Nordwestwinden steigt, so dürfte auch bei uns neue, wenn auch nicht so intensive Kälte folgen. Die Schneefälle haben im Innern von Deutschland zudem auch jetzt nicht aufgehört, sondern noch heute am 15. werden sehr bedeutende gemeldet. in den wärmeren Theilen Süddeutschlands sind sie durch Regengüsse abgelöst. Gefährliche Hochwasser sind daher leider zu erwarten, und würden durch neuen Frost nur aufgeschoben, aber kaum verhindert werden."

Die unliebsamen Zustände, welche durch die in der vorstehenden Mittheilung erörterten Witterungsverhältnisse für viele Eisenbahnstrecken Deutschlands herbeigeführt worden sind, bedürfen an dieser Stelle einer besonderen Betrachtung nicht. Schneeverwehungen gehören zu jener „force majeure", gegen welche unter Umständen die grösste Vor- und Umsicht der Eisenbahnverwaltungen machtlos bleiben wird, und die Aufgabe der letzteren sowohl, wie auch des Publikums kann es in solchen Fällen nur sein, auf eine thunlichste Abschwächung der durch die Verkehrsstörungen etwa verursachten Unzuträglichkeiten hinzuwirken. Mit Befriedigung heben wir hervor, dass in den zu unserer Kenntniss gelangten zahlreichen Mittheilungen der Tagespresse über die Verkehrsstörungen der letzten Zeit bezügliche Klagen über die Eisenbahnen nicht erhoben sind. Diese Thatsache erscheint um so beachtenswerther, als die Eisenbahnverwaltungen leider nicht immer bei derartigen Vorkommnissen mit der wünschenswerthen Rücksicht auf die thatsächlichen Verhältnisse beurtheilt werden.

Leipziger Uebergabe-Bahnhof.

Der Wagenverkehr des Leipziger Uebergabe-Bahnhofs, auf welchem die 6 in Leipzig einmündenden Bahnen ihre Wagen gegenseitig austauschen, hat auch im Vorjahre wieder eine beträchtliche Zunahme erfahren. Denn während im Jahre 1887 die Zahl der Wagen-Ein- und -Ausgänge sich auf 948 776 belief, wurde im Vorjahr die Zahl 1 002 226 erreicht, d. h. es sind 501 113 Wagen ein- und ebensoviel ausgegangen. In den einzelnen Monaten stellte sich der Verkehr wie folgt: Januar 70 030 Wagen, Februar 75 578, März 90 004, April 81 914, Mai 80 338, Juni 81 544, Juli 86 278, August 87 994, September 89 362, Oktober 87 580, November 85 816 und Dezember 78 990. Demnach hatte der Monat März den stärksten, der Monat Februar aber den schwächsten Verkehr.

Auf die einzelnen Bahnen entfielen nachstehende Zahlen: Sächsisch-Bayerische Bahn Abgang nach dem Uebergabe-Bahnhof 86 604, Empfang von dem Uebergabe-Bahnhof 81 344 Wagen, Leipzig-Dresden Abgang 129 684, Empfang 132 721, Thüringische Bahn Abgang 75 076, Empfang 83 671, Magdeburg-Halberstadt Abgang 98 935, Empfang 109 539, Berlin-Anhalt Abgang 61 048, Empfang 50 826, Halle-Sorau-Guben Abgang 49 766, Empfang 43 012 Wagen.

Main-Neckarbahn im Jahre 1887.

Im Jahre 1887, in welchem am 1. August die Main-Neckarbahn ihr 41. Betriebsjahr zurücklegte, hat deren Verkehr und Einnahme wiederum zugenommen, mit Ausnahme des Reisegepäckverkehrs, welcher abermals eine geringe Abnahme zeigt. Diese rührt daher, dass mehr und mehr Reisegepäck als Eilgut und selbst als gewöhnliches Gut aufgegeben wird, um somit der hohen Gepäcktaxe zu entgehen.

Befördert wurden im Jahre 1887 3 099 530 (gegen 3 029 570 in 1886) Civilpersonen, 5 117 (5 184) t Gepäck und 1 051 570 (922 605) t Eil- und Frachtgut. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 2 351 247 (gegen 2 330 177) *M.*, an Gepäckfracht einschl. Lagergeld usw. wurden 167 993 (174 076) *M.*, aus dem Viehtransport 65 952 (59 859) *M.* und aus dem Eil- und Frachtgut-, sowie Leichen- und Equipagen-Transporte 2 779 546 (2 649 175) *M.* vereinnahmt. Die Beförderung von Extrapersonenzügen ergab weiter eine Einnahme von 3 162 (gegen 2 145) *M.*, ausserdem wurden für die Beförderung von Postgut 48 312 (45 179) *M.* und für Militärtransporte 107 019 (gegen 74 506) *M.* erzielt. Die Summe der Betriebseinnahmen ergab 5 523 231 (gegen 5 335 115) *M.*, d. i. eine Mehreinnahme von 188 113 *M.* = 3½ pCt. gegen das Vorjahr.

Der Verkehr der Schwetzinger Zweigbahn belief sich auf 116 982 Personen und 260 500 t Güter, die in den vorstehenden Zahlen mitenthalten sind.

Die Militärtransporte im Jahre 1887 bestanden in 106 251 Mann, 4 195 Pferden, 316 Geschützen und anderen Fahrzeugen und 278 t Armeebedürfnissen.

Die Zahl der beförderten Personen vertheilt sich auf den Lokalverkehr mit 2 618 581, auf den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn mit Stationen anderer Bahnen mit 434 684, auf den Transitverkehr mit 151 240 und mit Extrazügen 1 276 Personen.

Von der beförderten Gütermenge entfallen 31 638 t auf den Lokalverkehr, 92 149 t auf den direkten Versand, 225 424 t auf den direkten Empfang, 529 232 t auf den Transitverkehr nach Süden, 164 949 t auf den Transitverkehr nach Norden und 7 126 t auf sonstige Transporte.

Die Gesammteinnahmen, einschliesslich eines Vortrages aus dem Vorjahre von 116 983 *M.*, betrugen 6 103 403 *M.*, denen eine Gesammtausgabe von 3 413 464 *M.* gegenübersteht und ergaben somit die Betriebsausgaben 55,93 pCt. der Bruttoeinnahmen (gegen 59,29 pCt. in 1886 und 64,55 pCt. in 1885).

Von dem Reinertrage von 2 689 939 *M.* wurden 148 111 *M.* in die Rechnung des folgenden Jahres vorgetragen und der Rest mit 2 541 827 *M.* an die Staatskassen der betheiligten Staaten Preussen, Hessen und Baden abgeliefert und bezw. vertheilt.

Das Baukapital der Bahn betrug im Jahre 1886 22 899 346 Mark, welches sich durch den vorgenannten vertheilten Ueberschuss mit 11,10 (gegen 10,01 pCt. im Vorjahre) verzinst.

Ludwigs-Eisenbahn.

Die Dividende für das Jahr 1888 wird 21 pCt. betragen.

Niederwaldbahn-Gesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1888 die Betriebseinnahmen 108 087 *M.*, die Betriebsausgaben 57 542 *M.* und der Ueberschuss 50 545 *M.* Hierzu kommt der Ueberschuss der Assmannshäuser Linien mit 17 222 *M.*, deren gesammte Aktien im Besitze der Gesellschaft sind. Von dem verbleibenden Gesammtüberschuss von 67 770 *M.* gehen für Obligationszinsen 29 250 *M.*, für den Erneuerungsfonds 6 500 *M.*, für Reservetheile 500 *M.*, für den Reservefonds 1 550 *M.*, für Tantiemen 1 200 *M.* ab. Die Aktionäre erhalten eine Dividende von 2½ pCt. Der Verkehr beider Linien umfasste rund 198 000 Personen und blieb somit um etwa 22 000 Personen gegen das Vorjahr zurück.

In der Generalversammlung, in welcher durch 9 Aktionäre 128 Stimmrechte vertreten waren, ist Geschäftsbericht und Bilanz für 1888 genehmigt, die Vertheilung einer Dividende von 2½ pCt. beschlossen und die Entlastung ertheilt. Die vier ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsraths wurden wieder-, Herr Bankier Oskar Nelken in Berlin neugewählt. Dem Vorstande wurde die Ermächtigung zur Uebernahme der Assmannshausener Niederwaldbahn und zur Herbeiführung der Auflösung der Assmannshausen-Niederwaldbahn-Gesellschaft ertheilt. Ferner wurde die Aenderung des § 15 des Statuts, welche sich auf die Vollmachtertheilung zur Vertretung der Gesellschaft bezieht, beschlossen. In der folgenden Sitzung des Aufsichtsrathes wurde Herr Emil Treitel wieder zum Vorsitzenden und Herr Bankdirektor Leopold Steinthal zu dessen Stellvertreter gewählt.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, für das Geschäftsjahr 1888 der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 12¼ pCt. gegen 12 pCt. im Vorjahre in Vorschlag zu bringen.

Stettiner Strassen-Eisenbahn. Die Gesellschaft hat nach dem Geschäftsbericht im Jahre 1888 einen Reingewinn von 26 666 *M.* erzielt, wovon die Vertheilung einer Dividende von 2 pCt., wie im Vorjahre, beantragt wird. Die Gesammteinnahmen betrugen 361 165 *M.*, davon 357 200 *M.* aus dem Betriebe. Andererseits waren erforderlich für Unkosten 20 316 *M.*, Gehalt und Löhne 119 147 *M.*, Futterkosten, Stroh und Heu 96 966 *M.*, Reparaturen 24 589 *M.* und Abschreibungen 45 733 *M.*

Hallesche Strassenbahn. Der Aufsichtsrath schlägt für 1888 eine Dividende von 6 pCt. vor.

Breslauer Strassenbahn. Der Bericht für 1888 lautet sehr befriedigend. Einerseits sind die Betriebseinnahmen um 43 862 *M.* gestiegen, andererseits waren die Futterpreise zurückgegangen. Zu dem guten Betriebsergebniss trug die Abhaltung der landwirthschaftlichen Ausstellung bei. Die Verwaltung hofft aber, dass in diesem Sommer, zumal bei günstigerer Witterung, der regelmässige Verkehr weitere Fortschritte machen werde, so dass das Erträgniss für 1889 nicht allzu sehr

hinter dem von 1888 zurückbleiben werde. Von dem Reingewinn von 197 334 ℳ erhält die Stadt Breslau 37 444 ℳ Zu Reserven werden 13 354 ℳ verwendet. Als Dividende sollen 7 pCt. = 140 000 ℳ vertheilt werden.

Aus Süddeutschland.

Aus Bayern: Erträgnisse der Bayerischen Staatseisenbahnen.

Der vorläufige Rechnungsausweis über die Erträgnisse der Bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1888 zeigt ein günstiges Bild. Die Bruttoeinnahme der Bayerischen Staatseisenbahnen ergibt eine Gesammtsumme von 92 830 169 ℳ, gegen das Jahr 1887 mehr um 6 962 880 ℳ Auf das Kilometer berechnet sich bei einer Bahnlänge von 4 652 km eine Bruttoeinnahme von rund 20 000 ℳ gegen rund 19 000 ℳ im Jahre 1887. Die im Jahre 1882 ununterbrochene aufsteigende Bewegung in den kilometrischen Bruttoeinnahmen, welche mit dem Jahre 1886 wieder begonnen hat, hat demnach in erfreulicher Weise angehalten, wie folgende Tabelle der Eisenbahneinnahmen seit 1876 zeigt:

Betriebsjahr	Mittlere Betriebslänge in Kilometern	Roheinnahme ℳ	Roheinnahme für das Betriebskilometer ℳ
1876	3 543	77 140 610	21 767
1877	3 735	79 163 674	21 194
1878	3 934	78 263 151	19 894
1879	4 053	78 285 060	19 322
1880	4 167	80 944 377	19 424
1881	4 200	81 598 053	19 425
1882	4 244	88 014 339	20 437
1883	4 263	88 142 447	20 675
1884	4 332	80 934 604	18 685
1885	4 402	77 685 041	17 647
1886	4 522	80 412 036	17 782
1887	4 522	85 867 289	18 988
1888	4 652	92 830 169	19 955

Die Ziffern der Betriebsausgaben werden erst später veröffentlicht, weshalb eine Berechnung der Reineinnahme und damit des Prozentsatzes, zu welchem das in den Bayerischen Eisenbahnen angelegte Kapital sich verzinst, vorerst nicht möglich ist. Im Jahre 1887 haben die Betriebsausgaben nach dem vom Ministerium des Aeussern an den Prinzregenten erstatteten Bericht über die finanziellen Ergebnisse der Bayerischen Verkehrsanstalten in der 18. Finanzperiode im ganzen 51 398 801 ℳ betragen. Legt man denselben Betrag auch für das Jahr 1888 zu Grunde, so würde sich ein Ueberschuss von etwa 41 Millionen Mark ergeben. Da für die Verzinsung der Eisenbahnschuld einschl. Verwaltungskosten etwa 37 Millionen Mark im Jahre erforderlich sind, so würde hiernach auch im Jahre 1888 ein positiver Ueberschuss zu Gunsten der Staatskasse verbleiben.

Aus Württemberg: Flössereibetrieb auf dem Neckar.

Die Handels- und Gewerbekammer in Reutlingen beschäftigte sich kürzlich mit dem Flössereibetrieb und den Wasserwerksanlagen auf dem oberen und mittleren Neckar. Die Frage wurde durch eine vor Jahresfrist erschienene Denkschrift angeregt, worin dargelegt ist, welch grosse Schädigungen die mit der Wasserkraft des Neckars arbeitende Industrie durch die Holzflösserei aus dem Gebiete des Schwarzwaldes erleide. Die Denkschrift forderte Erhebungen über die Kosten des Flössereibetriebes, Erlass einer Fahrordnung und Untersuchung über die Waldweganlagen in den Zuflussgebieten des oberen Neckars, um durch Verbesserungen und Erweiterungen den Holztransport der Eisenbahn zuzuführen. Im übrigen konstatirte die Denkschrift die stetige und erhebliche Abnahme des Flössereibetriebes.

Nach einem zu der Denkschrift abgegebenen fachmännischen Gutachten besteht die Flösserei auf dem Neckar und einigen kleineren Zuflüssen desselben seit über 500 Jahren. Der Flössereibetrieb berührt bis Besigheim 72 Wasserwerke, deren Betrieb gestört wird. Die Transportkostenberechnung ergibt für das Festmeter Holz mittelst Floss 5,45 ℳ, und mittelst Bahn 3,65 ℳ von Sulz a. Neckar bis Heilbronn, somit die erhebliche Differenz von 1.80 ℳ zu Gunsten des Bahntransports. Die Denkschrift schlägt deshalb vor, es solle dahin gewirkt werden, dass die für Aufhalten der Flossstrasse nöthigen Gelder auf Verbesserung der Zufahrtsstrassen zu den Bahnstationen der oberen Neckarbahn verwendet werden, auch möge der Staat durch Vermehrung und Verbesserung des Wagenmaterials Vorkehr treffen, dass der Flössereibetrieb vom Jahre 1900 ab vollständig eingestellt werden könne. Der Flössereibetrieb auf dem unteren Neckar (von Heilbronn ab) jedoch, wo er ungestört erfolgen kann, sei offen zu halten. Die Kammer beschloss in diesem Sinne Anträge zu stellen.

Aus Russland.

Eisenbahnabtheilung im Finanzministerium.

Die im Finanzministerium gebildete Zweigabtheilung für die Leitung des Eisenbahnwesens soll nach neueren Meldungen im März d. J. eröffnet werden. Eine Aenderung in den Bestimmungen des Finanzministeriums, welche sich nur auf eine Verpflanzung der Eisenbahnkontrole in den Staatshaushalt beschränken, wird nicht getroffen.

Verlegung des Verwaltungssitzes der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn.

Vor einigen Jahren wurde im Verkehrsministerium darauf hingearbeitet, den Sitz verschiedener Eisenbahnverwaltungen von Petersburg nach der Provinz und den betreffenden Bahnlinien zu verlegen. Die Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn war die erste, deren Verwaltung von Petersburg nach Charkow übersiedelte. Seit der gegenwärtige Minister das Verkehrsamt übernommen hat, scheinen andere Anschauungen in dieser Frage Platz gegriffen zu haben. Mindestens, so schreiben die „Birshewyja Wedomosti“, hat die Eisenbahnabtheilung kürzlich die Verwaltung der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn aufgefordert, wiederum nach Petersburg zurückzukehren. Die Verwaltung wird infolge dessen eine Generalversammlung der Aktionäre zusammenberufen, welche sich über diese Frage schlüssig machen soll.

Direkter Verkehr zwischen Nishnij-Nowgorod und Transkaukasien.

Laut Uebereinkunft der Grossen Russischen und Transkaukasischen Eisenbahnverwaltung und der Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Kawkas und Merkurij“ soll zwischen Nishnij-Nowgorod und Transkaukasien ein direkter Verkehr hergestellt werden.

Kursk-Kiewer Eisenbahn.

Ein Petersburger Blatt veranschlagt die 1888er Dividende mit 12—13 R. Die „Magdeb. Ztg.“ bemerkt zu diesen Angaben, dass seiner Zeit in den vorläufigen Monatsausweisen die Betriebseinnahme des Jahres 1884 auf 5 866 000 R. und diejenige des Jahres 1885 (dessen Superdividende 11 R. betrug) auf 5 734 507 R. angegeben worden ist. Die Zinsen sowohl der Aktien, als auch der Prioritäten sind am 1. Februar und am 1. August fällig. Da nun Rubelnoten im Januar v. J. ungefähr 175 ℳ und im Juli v. J. ungefähr 193 ℳ notirten, so dürfte die Bedeckung der in Gold zahlbaren Zinsen und Tilgungsraten im vorigen Jahre etwa zum Preise von 183 ℳ erfolgt sein, also immerhin noch zu einem für die Gesellschaft wesentlich ungünstigeren Kourse als in den Jahren 1884 und 1885.

Südwestbahnen.

Einer ausführlichen Berechnung der „Frkf. Ztg.“ über die in Aussicht stehende Superdividende sind folgende Angaben entnommen: Bis zum 1. Dezember 1888 betrugen die Roheinnahmen der Südwestbahnen 29 946 000 R.; im Dezember dürften die Einnahmen ungefähr dasselbe Erträgniss wie im November geliefert haben, d. i. etwa 3 677 000 R. Die gesammten Roheinnahmen im Jahre 1888 würden sich somit auf 33 623 000 R. beziffern. Die Ausgaben für den Betrieb, Zinsen und Tilgung von Obligationen der früheren Brest-Grajewoer Eisenbahn eingerechnet, erreichen in wenig günstigen Jahren 55 pCt. der Roheinnahmen, dürften aber im abgelaufenen Jahre, soweit die Verwaltungskreise selbst dies jetzt schon zu beurtheilen vermögen, 50 pCt. nicht übersteigen. Die Reineinnahmen würden sich in diesem Falle auf etwa 16 800 000 R. beziffern. Diese Einnahme wäre folgendermassen zu vertheilen: 2 pCt. der Reserve mit 336 000 R.; $5^1/_{10}$ pCt. für die durch staatliche Konsols ersetzten 93 042 247 R. Obligationen mit 4 745 155 R. Metall, also mit 51 pCt. Agio 7 165 184 R. Kredit; 4,2904 pCt. für Zinsen und Tilgung der von der Gesellschaft im Jahre 1885 ausgegebenen 29 535 750 R. Obligationen mit 1 267 202 R. Metall, also 1 913 475 R. Kredit; endlich für garantirte Zinsen und Tilgung der Aktien 2 560 808 R. Kredit. Diese Lasten machen zusammen 11 975 467 R. aus, so dass von dem angenommenen Ueberschuss 4 824 533 R. verbleiben würden. Die Hälfte dieses Ueberschusses ist an die Regierung auf Garantieschulden zu zahlen. Von der anderen Hälfte von 2 412 266 R. sind statutarisch zunächst 499 670 R., d. i. 1 pCt., auf das Aktienkapital als Superdividende zu überweisen; aus dem Rest gehört wiederum die Hälfte mit 956 298 R. der Regierung. Zur Vertheilung als Superdividende würden dann 956 298 + 499 670 R.,

d. i. zusammen 1 455 968 R. verfügbar sein, was etwa 2 R. 91 Kop. auf die Aktie ausmacht. In einträglichen Jahren pflegten bisher Direktion und Beamte eine Gratifikation von 10 pCt. des Reingewinnes zu erhalten. Sofern auch für das Jahr 1888 eine derartige Gratifikation vertheilt werden sollte, so würde sich der voraussichtliche Reingewinn auf 4 342 080 R. verringern, was eine Superdividende von etwa 2 R. 67 Kop. ergeben würde.

Transkaspibahn.

Auf der Transkaspibahn sollen im Jahre 1888 aus Mittelasien und Russland 9 386 184 Pud Frachten, darunter 834 393 Pud Baumwolle aus Centralasien befördert sein. An Zucker aus Russland sind 130 000 Pud mehr als im Jahre 1887, an Baumaterial für die Samarkandlinie 5 097 000 Pud befördert worden. Die Roheinnahme der Bahn beträgt 1 577 329 R. Nach Eröffnung des Betriebes auf der Samarkandlinie ist die Einfuhr und Ausfuhr einiger Artikel sehr erheblich gestiegen.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die Belgischen Aktionäre der Bahn werden dem Vernehmen nach die Vertheilung einer Dividende von 13 R. fordern, während der Verwaltungsrath angeblich nur eine Dividende von 12 R. vorschlagen wird.

Brand des Güterbahnhofs in Sebastopol.

Nach einer der „Magd. Ztg." zugegangenen telegraphischen Meldung vom 15. d. Mts. soll der Güterbahnhof in Sebastopol sammt grossen Vorräthen Amerikanischer Baumwolle und Getreide, sowie der daselbst befindliche Wagenpark vollständig niedergebrannt sein. Der Schaden wird auf eine Million Rubel geschätzt.

Aus Frankreich.

Zur Frage der Simplonbahn.

Seitens des Handelsministers war der Redakteur der „Nation", Edmond Théry, beauftragt, den Einfluss der projektirten Simplonbahn auf die Französischen Verkehrsinteressen an Ort und Stelle zu studiren. Obwohl der infolge dessen von Théry erstattete Bericht nicht offiziell veröffentlicht ist, wird diese, für Frankreich so überaus wichtige Frage in der Presse auf Grund einiger Schlussfolgerungen aus jenem Berichte, welche den Weg in die Oeffentlichkeit gefunden haben, neuerdings doch vielfach und mit einiger Lebhaftigkeit erörtert. Nach dem uns vorliegenden Materiale soll Théry zu folgenden Ergebnissen gelangt sein:

1. Die Simplonbahn wird mit der St. Gotthardlinie niemals in einen ernstlichen Wettbewerb eintreten können, vielmehr den Verkehr der Mont-Cenisbahn benachtheiligen.

2. Der Verkehr aus dem nördlichen Frankreich in der Richtung nach Mailand und umgekehrt würde sich zwar auf einer etwas kürzeren Strecke als bisher bewegen, jedoch auf Kosten des Südfranzösischen Verkehrs, dessen Ausfuhr an Nahrungsmitteln nach der Französischen Schweiz sehr erheblich leiden würde.

3. Nur die Italienische Industrie- und Geschäftswelt ist an der Durchbohrung des Simplon interessirt, weil dieselbe den Hafen von Genua in eine vortreffliche Verbindung mit der Französischen Schweiz bringt und infolge dessen der ganze Verkehr der letzteren, welcher sich bisher den Französischen Bahnen und dem Hafen von Marseille zuwendet, den Geschäftsleuten von Genua und der Italienischen Handelsmarine zufallen wird.

Der Bahnhof am Marsfelde in Paris.

In der Zeit vom 15. d. Mts. bis zum 31. Dezember d. J. soll der Bahnhof am Marsfelde für den lokalen Frachtverkehr geschlossen sein, da derselbe voraussichtlich durch die ankommenden und wieder zurückzusendenden Güter der Weltausstellung, sowie durch den zu erwartenden grossen Personenverkehr sehr belastet sein wird. Erforderlichenfalls soll diese Anordnung auch noch auf weitere Zeit ausgedehnt werden.

Sanitätszüge.

Nach einer, in „le Génie civil" mitgetheilten Notiz werden mit einem neuen Sanitätszuge Versuche auf den Französischen Eisenbahnen gemacht. Derselbe besteht aus sechs Wagen. Der erste derselben ist für die Aerzte und Offiziere, der zweite für die Chirurgie bestimmt; der dritte Wagen enthält vier Betten für verwundete Offiziere und einen Raum für die Geschäftsführung; der vierte Wagen ist für verwundete Mannschaften bestimmt; in dem fünften Wagen befindet sich eine Kücheneinrichtung, welche die Verpflegung von 200 Mann gestattet; in dem sechsten Wagen werden die Vorräthe untergebracht.

Kohlenbedarf.

Frankreichs jährlicher Kohlenbedarf wird auf über 30 Millionen Tonnen geschätzt. Davon lieferte in den letzten Jahren der eigene Kohlenbergbau etwa ⅔ oder 20 Millionen Tonnen, Belgien etwa 5 Millionen Tonnen, England annähernd 4 Millionen und Deutschland rund 1½ Millionen Tonnen. Die Französische Kohlenförderung hat sich seit 1862 verdoppelt; die Kohleneinfuhr ist seit derselben Zeit nur um 50 pCt. gestiegen und hat sich seit 2 Jahren sogar etwas vermindert.

Amerikanische Mittheilungen.

Postbeförderung.

Für Verzögerungen oder Verluste, welche bei der von gewissen Bahnen vertragsmässig übernommenen Beförderung der Postsachen vorkommen, kann die Postverwaltung nach gesetzlicher Bestimmung Abzüge von der ebenfalls gesetzlich festgestellten Beförderungsgebühr oder Strafen festsetzen. Auf die Beschwerde der betheiligten Bahnverwaltungen über die Höhe derartiger Abzüge — es sind ihnen im Jahre 1887/88 im ganzen 254 000 D. gekürzt — sowie darüber, dass ihnen nicht bekannt sei und sie auch nicht errathen könnten, nach welchen Grundsätzen die Abzüge oder Strafen festgesetzt würden, hat der General-Postmeister D. M. Dickinson eine dieserhalb von ihm bereits mit dem 1. März v. J. eingeführte Anweisung an die betheiligten Verwaltungsstellen veröffentlichen lassen, deren Grundzüge die „Railr. Gazette" mittheilt. Danach sollen Abzüge oder Strafen, auch bei noch so langen Verzögerungen, nicht eintreten, wenn letztere durch aussergewöhnliche Naturereignisse, wie z. B. der grosse Schneesturm (blizzard) im März 1888, veranlasst sind; die gleiche Befreiung findet bei Verzögerungen statt, die nicht durch Verschulden, Nachlässigkeit oder Absicht, sondern durch Zufall herbeigeführt sind, wie z. B. beim Bruch oder Warmlaufen von Achsen u. dgl., oder wenn die Verzögerung nicht mehr als einen Tag beträgt und die Sendungen am nächsten Tage prompt befördert werden. Bleiben dieselben zwei Tage liegen und gehen am dritten Tage richtig weiter, so wird die Transportgebühr für einen Tag, bleiben sie vier Tage liegen, wird die Gebühr für drei Tage gekürzt, und bei noch längerer Verzögerung wird nur für den letzten Tag Zahlung geleistet. Diese Grundsätze gelten auch für gewöhnliche Fälle der Behinderung durch Sturm, Ueberschwemmung usw. Arbeitseinstellungen (Streikes) entschuldigen Verzögerungen nicht. Personenzüge müssen den Postzügen stets den Vorrang lassen.

Letzterer Grundsatz hat eine lebhafte Erörterung in der Amerikanischen Presse hervorgerufen, wobei geltend gemacht ist, dass die regelmässige Durchführung der Personenzüge von mindestens gleicher Wichtigkeit sei, wie die der Postsachen. Bemerkenswerth ist aber aus den verschiedenen Anführungen die Erscheinung, dass selbst bei den schlimmsten Arbeitseinstellungen die Streiker sich stets hüten, den Gang der Postzüge zu behindern, theils um nicht die öffentliche Meinung gegen sich aufzuregen, theils aus Furcht vor den darauf stehenden gesetzlichen Strafen.

Canadische Eisenbahnen 1887/88.

Nach dem Bericht des Finanzministers von Canada für das Jahr 1. Juli 1887 bis 30. Juni 1888 hatte, wie die „Railroad Gazette" mittheilt, die Regierung als Eisenbahnsubsidien den Gesammtbetrag von 1 027 041 D. zu zahlen. Es sind hieran 19 Eisenbahnen betheiligt mit Beträgen von 16 000 bis 232 000 D. Ausserdem waren aus der Staatskasse auf Kapitalkonto an 3 Gesellschaften zusammen 1 712 535 D. zu erstatten.

Bis zur Zeit der Berichterstattung hatte die Regierung verwendet: 32,5 Millionen Dollar für die Interkolonial Eisenbahn, 61,8 Millionen Dollar für die Canadische Pacific Eisenbahn und 1,3 Millionen Dollar für die östliche Verlängerung in Neuschottland.

Die Gesammtausgabe für Kanäle und Eisenbahnen im abgelaufenen Rechnungsjahre à conto der Einnahmen betrug 4 160 332 D. gegen 3 673 894 D. im Vorjahre. Die Gesammteinnahme der Interkolonial Eisenbahn betrug 2 912 783 D., die Betriebsausgabe 3 276 441 D., sodass ein Ausfall von 363 043 D. (gegen 232 105 D. im Jahre 1886/87) sich ergab. Die staatliche Prince Edward Island Eisenbahn nahm 158 363 D. ein und hatte 229 639 D. Ausgaben, also einen Ausfall von 71 276 D. gegen 48 934 D. im Vorjahre.

Gusseiserne Räder.

Seit längerer Zeit werden in Amerika eifrige und vielfache Erörterungen über die Zweckmässigkeit der weiteren Verwendung der bekanntlich von jeher dort im grossen Umfange benutzten gusseisernen Eisenbahnwagenräder gepflogen und in neuester Zeit hat namentlich der Eisenbahnklub Newyorks über diesen Gegenstand ausgedehnte Debatten gehabt. Die „Railr. Gazette" gibt eine Uebersicht über die für und gegen die Verwendung solcher Räder vorgebrachten Gründe und stellt

die Aussichten für die Zukunft in dieser Beziehung in einer längeren Ausführung dar, welche wir, bei der Wichtigkeit des Gegenstandes, nachfolgend wiedergeben:

„Ob das Hartgusseisenrad bereits den höchsten Grad seiner Entwickelung erreicht hat oder nicht, ist eine noch unentschiedene Frage. Dessen Widersacher bejahen sie und bestreiten die Möglichkeit einer weiteren Vervollkommnung; seine Fürsprecher hoffen und behaupten, dass es noch sehr verbesserungsfähig sei. Diejenigen, welche dieser Art Räder nicht trauen, bieten dafür keinen solchen Ersatz, welcher unter Berücksichtigung der dadurch für die gesammte Amerikanische Frachtausrüstung zu erwartenden Kosten als annehmbar erachtet werden könnte.

Die Haupteinwände gegen das gegenwärtig in Gebrauch stehende Gusseisenrad sind folgende:

Es besteht aus einem Stück und der Bruch an irgend einem Theile ist gefahrvoll wegen der Möglichkeit der Ausdehnung durch das ganze Rad. Ein zusammengesetztes Rad dagegen kann in einem Theile schadhaft werden, ohne nothwendigerweise die anderen Theile zu berühren.

Sein Mangel an Gleichmässigkeit (Homogenität) erschwert eine befriedigende Prüfung vor der Ingebrauchnahme. Durch eine äusserliche Besichtigung kann man unmöglich erkennen, ob ein Rad gleichmässig abgekühlt ist, ob es einen gediegenen Körper hat und frei ist von übertriebener innerer Spannung.

Seine Abweichung von einer richtig cylindrischen oder konischen Form ist für die Fahrbahn verderblich und erhöht wesentlich den Widerstand der Wagen, unter welchen solche ungleichmässigen Räder angebracht sind. Unbedingte Rundung ist den gusseisernen Rädern nicht oft eigen und jeder Versuch, die nicht unbedingt runden Räder auszuschliessen, würde eine grosse Zahl unbenutzbar machen und eine Vertheuerung zur Folge haben. Allerdings kann man sie zu einer völlig cylindrischen Form abrunden, aber dies ist ziemlich kostspielig und vermindert die Gleichmässigkeit der Stärke der Abkühlung. Bemerkt muss hierbei jedoch werden, dass verschiedene Fabrikanten behaupten, dass die von ihnen hergestellten Räder fast unbedingt rund seien.

Die Zerbrechlichkeit des Stoffes, aus welchem die Räder bestehen, macht sie zum Zerbrechen geneigt bei plötzlichen Stössen oder Schlägen; das ideale Wagenrad hat dagegen einen zähen und elastischen Kranz, der eher bricht als sich biegt. Das gusseiserne Rad ist bei starkem Gebrauch der Bremse dem Bruche ausgesetzt; die Expansion des Kranzes, hervorgerufen durch die Reibung des Bremsschuhes, kann leicht den Radkranz von der Scheibe trennen.

Andererseits hat das Hartgussrad auch manche gute Eigenschaften. Hierzu gehören:

Sein geringerer Preis. Es ist zweifelhaft, ob irgend ein zusammengesetztes Rad herzustellen ist, welches, alle andere Erwägung bei Seite gelassen, so gute Dienste thun kann im Verhältniss zum Kostenpreise, als das Gusseisenrad.

Eine sehr harte Lauffläche, welche bei irgend welchem anderen Rade schwer zu erlangen ist und welche sehr auf die Abnutzung einwirkt.

Harte Flansch-Oberflächen, welche die Dauer des Rades wesentlich erhöhen.

Leichtigkeit. Die Gusseisenräder wiegen ungefähr $^5/_8$ des Durchschnitts eines zusammengesetzten Rades. Es vermindert sich hierdurch die todte Last.

Manche der jetzt bezüglich dieser Räder entstandenen Schwierigkeiten lassen sich übrigens beseitigen. Einige derselben werden verursacht durch ungenaues Ausbohren, wodurch das Rad ausser dem Mittelpunkt der Achse und winkelschief zu dieser zu stehen kommt. Oft ist eine zu grosse Spannung in der Scheibe des Rades herbeigeführt durch übertriebenen Druck beim Aufziehen der Räder auf die Achsen. Selbst geringe Abweichungen in der Lage der Achse können dem Rade sehr verderblich werden. Bei der Umdrehung werden fortdauernd Stösse auf die Spurkränze entstehen, welche letztere zum Bruch bringen. Oft genug schreibt man dies dann Fehlern im Guss zu.

Die Zukunft des Hartgussrades ist abhängig von der Möglichkeit seiner fortgesetzten Entwickelung in der Richtung a) der zunehmenden Zuverlässigkeit, b) der vermehrten Tragfähigkeit, c) gleicher Leistung an Meilen wie bisher oder möglichst noch erhöhter Leistung, nachdem Ladung und Schnelligkeit vergrössert sind, d) der Erlangung grösserer Gleichmässigkeit in der Stärke der Abkühlung und im äusseren Umriss (contour).

Zu a) Es ist nicht zu bestreiten, dass viele der noch laufenden, bezw. der abgenutzten Gussräder allen gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Anforderungen der stärksten Art von Personen- oder Güterdienst genügt haben. Manche derselben haben eine Meilenzahl von 115 000 (= 185 150 km) erreicht in demselben Zuge und unter demselben Wagen, in bezw. unter welchem geringerwerthige Räder es höchstens auf 20—30 000 Meilen gebracht haben. Dies beweist, dass Gussräder von bester Form und Herstellung von genügender Zuverlässigkeit sind. Gleichwohl ist eine eingehendere, als die bisher übliche, Prüfung vor der Inbetriebnahme erforderlich, d. h. nicht blos eine äusserliche Besichtigung eines auf Gerathewohl aus einem Hundert herausgegriffenen Rades nebst Fallprobe desselben; es muss vielmehr in eingehender Weise Kenntniss genommen werden von dem Verfahren beim Guss und bei der Abkühlung und sonstigen Herstellung und vorher schon von der Beschaffenheit des zu verwendenden Eisens.

Zu b) Ob eine erhöhte Tragfähigkeit des Gussrades erlangt werden kann oder nicht, ist eine streitige Frage. Es ist aber nicht einzusehen, weshalb — bei gleich guter Herstellung — ein 1000 Pfund wiegendes Rad nicht ebenso zuverlässig sein und nicht eine verhältnissmässig grössere Tragfähigkeit besitzen sollte, als ein 500pfündiges Rad. Von manchen Seiten wird die Zerstörung der äusseren Lauffläche bei schwererer Belastung als wahrscheinlich hingestellt; durch praktischen Gebrauch unter Wagen von mehr als 60 000 Pfund Belastung ist dies aber bisher nicht erwiesen; jedenfalls sind viele der mehr als 100 000 Meilen gelaufenen Gussräder unter Wagen der höchsten, bis jetzt beim Güterverkehr vorkommenden Tragfähigkeit verwendet worden. Endlich bleibt es, wenn ein Unbrauchbarwerden eintritt, immerhin zweifelhaft, ob die Lauffläche eines Rades von anderem Material dauerhafter gewesen wäre. Es gibt daher anscheinend keinen Grund, weshalb man nicht Gussräder von höherer Tragfähigkeit sollte herstellen können.

Zu c) Die Frage des Erzielens der gleichen Meilenzahl, als jetzt, bei höherer Belastung ist mit dem Vorangeführten eng verbunden. Sofern ein schnelleres Unbrauchbarwerden des Gussrades bei stärkerer Belastung eintritt, würde dies muthmasslich auch bei allen anderen Rädern, gleichviel von welchem Material, der Fall sein und alles, was von einem Gussrade gefordert werden kann, ist nur, dass seine Meilenzahl sich bei erhöhter Belastung nicht in einem stärkeren Grade vermindert, als bei Rädern anderer Art.

Zu d) Grössere Gleichmässigkeit und Stärke der Abkühlung wird ebensowohl, wie grössere Sorgfalt bei Auswahl des Materials die Dauer der Lauffläche des Gusseisenrades erhöhen und man darf erwarten, dass hierdurch die durch stärkere Abnutzung an der Nutzmeilenzahl entstehende Verminderung mehr als ausgeglichen wird.

Die Möglichkeit jener Gleichmässigkeit ist durch Versuche von mehreren Seiten nachgewiesen, so dass man annehmen darf, dass die Entwickelung des Gusseisenrades noch nicht auf der höchsten Stufe angelangt ist. Ebenso liegt kein Grund zu der Annahme vor, dass es nicht möglich sein sollte, Gussräder mit selbst grösserer Gleichmässigkeit, grösserer Vollkommenheit der Aussenfläche (contour) und erhöhter Leistungsfähigkeit bei einer noch grösseren Verminderung der Gussverluste herzustellen.

Ein anderer Weg zur Verbesserung der Gussräder liegt in der beinahe noch gänzlich unversucht gebliebenen anderweiten Vermischung des Materials. Verbesserter Guss wird jetzt mittelst Zusatz von Silicium, Aluminium und verschiedenen anderen Metallen erzeugt, wodurch die Festigkeit und Gleichmässigkeit erhöht wird. Ob derartige Zusätze auch beim Hartguss vortheilhaft sind, bleibt noch zu untersuchen.

Das Hartgussrad der Zukunft wird aber auch beim Betriebe gleichmässiger behandelt werden, als das bisherige, hauptsächlich infolge der Anwendung der Luftbremsen. Gegenwärtig werden viele Räder verdorben durch Mangel an Gleichmässigkeit der Bremskraft, besonders auf Bahnen mit starken Steigungen. So lange noch die bremsende Kraft in der Hand der Bremser bleibt, wird man fortgesetzt viel Schwierigkeiten haben durch „überbremste“ und überhitzte Räder. Erst durch eine allgemeine Einführung der besseren Bremsarten kann ein günstigeres Verhältniss bei Abnutzung der Räder erwartet werden.

Alles in allem genommen ergibt sich, dass noch die volle Möglichkeit der Verbesserung des Hartgussrades vorhanden ist und dass Erforschungen und Versuche fernere Verbesserungen zur Folge haben werden.“

Nord Pacific-Eisenbahn.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hat gegen diese Bahn am 3. Januar gerichtliche Klage erhoben, weil dieselbe auf Landstrichen, welche nicht ihr, sondern dem Staate gehören, grosse Mengen von Holz habe fällen und verkaufen lassen. Die Bahn dagegen behauptet, dass das zum Verkauf gestellte Holz ausschliesslich auf dem ihr zum vollen Eigenthum überwiesenen Lande gefällt und das auf den Strecken, wo die Grenzen zwischen Regierungs- und Bahnbesitz noch nicht genau vermessen worden, geschlagene Holz nur zum eigenen Baubedarf in gesetzlich zulässiger Ausdehnung gewonnen sei.

Schnellzug zwischen Neworleans und Mexiko.

Der „Montezuma Special“ ist der Name des neuesten „Vestibule-“Zuges, welcher nach der Veröffentlichung der Mexikanischen Centralbahn dreimal monatlich in jeder Richtung

zwischen Neworleans und der Stadt Mexiko verkehren soll. Von ersterer Stadt wird er je am 7., 17. und 27. abgehen, die Reise in 72 Stunden zurücklegen und stets einen Speisewagen mitführen. Er soll, wie man sagt, dem „Golden Gate Special" in Pracht der Ausschmückung nichts nachgeben, wiewohl nichts erwähnt wird von Badezimmern und Friseusen.

Ob das Fehlen dieser Annehmlichkeiten einem Zugeständniss an örtliche Vorurtheile oder anderen Ursachen zuzuschreiben ist, bleibt fraglich. Alle Wagen werden Dampfheizung nach Sewall'scher Einrichtung haben. Die Schnelligkeit wird sich, bei einer Gesammtentfernung von 1835 Meilen, nur auf etwa 25,5 Meilen (41 km) für die Stunde belaufen. Aber selbst diese mässige Geschwindigkeit sichert gegen die gewöhnlichen Züge eine Zeitersparniss von mehr als 18 Stunden. Der Preiszuschlag beträgt 10 D. (= 42 ℳ).

Friedensbestrebungen.

Die schweren Verluste, welche durch die anhaltenden Tarifkriege (vergl. unsere Mittheilung darüber in Nr. 5 d. Jahrg.) den Inhabern von Eisenbahn-Werthpapieren entstanden sind, haben endlich zu ernstlichen Schritten behufs Wiederherbeiführung geordneter Zustände geführt. Im Dezember und Januar haben dieserhalb zwischen Vertretern dreier grosser Bankhäuser aus Newyork und dem Präsidenten der sämmtlichen bedeutenderen Eisenbahngesellschaften westlich von Chicago und St. Louis, denen später sich auch die Präsidenten der sog. Trunkbahnen anschlossen, gemeinsame Besprechungen stattgefunden, deren Ergebniss zunächst ein Waffenstillstand auf 60 Tage gewesen ist. Demgemäss wurden in der Erwartung, dass während dieser Frist endgültige Massregeln vereinbart werden dürften, vom 1. Januar d. J. ab sämmtliche Beförderungspreise wieder auf die regelmässigen Sätze erhöht und es wurde ein Ausschuss von 3 Eisenbahnpräsidenten ernannt, welcher sich mit der Bundes-Eisenbahnkommission bezüglich der Innehaltung der Gesetzesbestimmungen bei den weiteren Massnahmen ins Einvernehmen setzen und auch sonst weiteres vorbereiten soll.

Beschlossen ist ferner, dass jede Verwaltung eine ihr bekannt werdende Gesetzesverletzung seitens einer anderen Verwaltung an die gedachte Bundeskommission melden und dass der Grundsatz der schiedsrichterlichen Ausgleichung mehr als bisher angewendet werden soll.

Von den drei, zur Erzielung dauernder Verbesserung der Eisenbahn-Tarifverhältnisse gemachten Vorschlägen: Herstellung eines Abrechnungshauses (clearinghouse), umfangreichere Zusammenlegung der einzelnen Gesellschaften und Erstrebung von Verkehrstheilungs-Verträgen (pools), hat nur der letztere Annahme gefunden durch den Beschluss: „der ausführende Ausschuss soll von Zeit zu Zeit diejenigen Schritte thun, welche geeignet, nothwendig und gesetzlich zulässig erscheinen, um jeder Gesellschaft den ihr gebührenden Antheil an dem Wettbewerbsverkehr zu sichern."

Es kommt nun darauf an, ob im Einvernehmen mit der Bundeskommission irgend eine Form gefunden wird, in welcher ohne Verletzung des gesetzlichen Verbots der „pools", Vereinbarungen bezüglich der Regelung der Wettbewerbs-Verhältnisse geschlossen werden können.

Von der Betheiligung von Vertretern des Kapitalbesitzes an den gegenwärtigen Verhandlungen verspricht man sich nicht allein eine genauere Innehaltung der stattfindenden Verabredungen, sondern glaubt auch, dass wenn die Schwierigkeiten, mit denen die Bahnen zu kämpfen haben, den Börsenmännern näher bekannt werden, diese weniger leicht als bisher zu entbehrlichen weiteren Neubauten die Hand bieten werden.

Südamerikanische Ueberlandbahn.

Die Vereinbarungen bezüglich des Baues einer Bahn von Buenos Ayres nach der Küste des Stillen Weltmeers in Chili sind ihrem Abschluss nahe. Die Linie wird sich in der Nähe der Westküste mit einer kurzen schon vorhandenen Bahnstrecke vereinigen. Die gesammte Bahn wird etwa 900 Meilen (1450 km) lang werden, 4 Tunnels erfordern, aber auf dem grössten Theil des Weges durch das ebene Prairieland gehen. Die Regierungen von Chili und Argentinien verbürgen für ein Kapital von 34 Millionen Dollar eine 5 pCt. Verzinsung von der Zeit ab, wo die ersten 50 km der Gesammtbahn fertiggestellt sein werden. Der erforderliche Kapitalbetrag von 37 Millionen Dollar ist beinahe vollständig gesichert, theils durch Englische Bankhäuser, theils durch eine Anzahl wohlbekannter Newyorker Geschäfte. Eine „Newyorker Baugesellschaft" hat sich gebildet, um den Bau auszuführen. Die Konzession für die Bahn haben Perkins & Mott in Newyork erhalten.

Bahn über die Landenge von Tehuantepec.

Die Vorarbeiten für eine solche Bahn werden durch die Firma Read, Campbell & Co. aus Mexiko ausgeführt und die Verträge für den Bau sollen binnen 6 Monaten vergeben werden. Von einem Punkte des Pacific, in der Nähe von Tehuantepec, wird sich die Bahn bis zur Küste des Mexikanischen Meerbusens erstrecken und 300 km lang werden. Die Mexikanische Regierung verbürgt auf 15 Jahre von der Betriebseröffnung ab eine 5 pCt. Verzinsung eines Kapitals von 13 Millionen Dollar Gold.

Aufgeben des Morriskanals.

Die Lehigh Valley Eisenbahngesellschaft hat nach Mittheilung der „Railr. Gaz." beschlossen, den von ihr bisher betriebenen Morriskanal aufzugeben. Nach Ablauf dieses Jahres werden Boote auf demselben nicht mehr verkehren. Der Kohlenverkehr ist auf etwa 50000 t jährlich zurückgegangen und die Zölle (Kanalgebühren) hierfür decken nicht die Betriebs- und Unterhaltungskosten. Ueberdies bedarf die Eisenbahngesellschaft der örtlichen Anlagen des Kanals in Jersey City für ihre dort zum Bahnverkehr zu erbauende Güter-Umschlagsstation und die Einrichtungen für die Versorgung der Stadt Newark mit Wasser aus dem, vom Hopatcong- und Greenwoodsee gespeisten Kanal sind vollendet. Die Lehigh Eisenbahngesellschaft hatte den Betrieb des Kanals ursprünglich übernommen, um eine Verbindung mit dem Hafen von Newyork zu erlangen; mit der Herstellung der Easton & Amboy Eisenbahn (der Newjersey-Abtheilung der Lehigh Valley Eisenbahn) verlor aber der Kanal an Bedeutung und wurde seitdem immer nur mit Verlust betrieben. (Der 1836 vollendete Morriskanal erstreckt sich — nach Angabe von Kupka — von Phillipsburg am Delaware über Newark am Passaic bis zum Hudson bei Jersey City in einer Länge von 101,5 Meilen (163 km); der Betrieb wird nicht allein durch dessen 24 Schleusen, sondern auch noch besonders dadurch erschwert, dass auf 23 schiefen Ebenen die Boote auf an Ketten und Wasserrädern befestigten Fahrzeugen auf- und abwärts bewegt werden müssen.)

Mexikanische Südbahn.

Die Vorarbeiten für diese Bahn sind im schleunigen Fortschritt begriffen. Die Unternehmer Read, Campbell & Co. aus der Stadt Mexiko haben die gesammten Bauarbeiten, wie auch die Beschaffung der Betriebsmittel übernommen. Diese Linie soll von der Stadt Mexiko ab durch La Puebla und Oajaca nach einem Punkte an der Küste des Stillen Weltmeers nahe des Südendes der beabsichtigten Tehuantepec Eisenbahn führen. Die Mexikanische Regierung sichert eine 8 pCt. Verzinsung des Kapitalbetrages auf 15 Jahre von der Betriebseröffnung ab, sofern die Gesammtstrecke binnen 7 Jahren vollendet sein wird. Die Bahn wird Anschluss erhalten an die Mexiko & Vera Cruz Eisenbahn und an die Interozeanischen Bahnen. Die bedeutendste Steigung auf 150 km, zwischen Oxaca und Domingilo, beträgt 3 pCt. Der grösste Theil des Baumaterials wird aus Europa kommen, dagegen die Lokomotiven, vielleicht auch die Wagen aus den Vereinigten Staaten. Die zu durchziehende Gegend ist reich an Mineralschätzen und sehr geeignet zum Ackerbau.

Krieg zwischen den „Express"-Gesellschaften.

Der Frachtenkrieg zwischen diesen Gesellschaften erstreckt sich jetzt auf ausgedehnte Landstriche. Die Frachtsätze von Newyork, Boston und Philadelphia nach St. Paul, Minneapolis und allen Plätzen am Missourifluss sind von 4 D. auf 1,75 D., von Chicago nach diesen Plätzen von 2 D. auf 1 D., von Newyork und Boston nach Chicago von 2,50 D. auf 0.75 D. herabgedrückt, ebenso verhältnissmässig zwischen vielen anderen Punkten.

Das Blocksystem.

Der gegenwärtige Winter hat den Amerikanischen wie den Deutschen Bahnen — abgesehen von vereinzelten dortigen Schneesturmfällen — bisher nur geringe Unbequemlichkeiten veranlasst, doch ist wohl zu erwarten, dass solche im noch übrigen Theile des Winters nicht ausbleiben werden. Hierauf hinweisend, sowie auf die selbst in gelinden Wintern vermehrte Zahl der Eisenbahnunfälle, erörtert die „Railroad Gazette" in einer längeren Abhandlung die Vortheile, welche das in Amerika bisher nur in geringem Umfange bezw. von nur wenigen grösseren Bahnen in Anwendung gebrachte Blocksystem den Bahnen, wie dem reisenden Publikum zu verschaffen geeignet ist und sie empfiehlt daher den Verwaltungen, welche bisher, meistens wohl in Rücksicht auf den Kostenpunkt, diese Einrichtung unterlassen haben, sehr dringend deren baldige Einführung, um so mehr, als durch die zu erwartende Verminderung der Unfälle die entstehenden Mehrkosten reichlich gedeckt werden würden.

Richmond & West Point Terminal Gesellschaft.

Die Verhältnisse dieser binnen kurzer Zeit zu grosser Ausdehnung gelangten Betriebsgesellschaft (siehe unsere Mittheilung darüber in Nr. 93 S. 870 Jahrg. 1888 d. Ztg.) verdienen insofern besondere Beachtung, als bei den jetzt stattfindenden

vielfachen Erörterungen darüber, welche Mittel zur Beseitigung der durch die fortwährenden Frachtenkriege entstandenen Schwierigkeiten anzuwenden seien, auch empfohlen ist, das durch die Bildung der genannten Gesellschaft gegebene Beispiel — Zusammenlegung des Betriebes einer grösseren Anzahl von Eisenbahngesellschaften ohne Auflösung dieser — in weiterem Umfange nachzuahmen.

Die Gesellschaft gebietet über beinahe 7 000 Meilen oder etwa 11 270 km, wozu noch 500 Meilen Wasser-Transportlinien kommen. Die Bilanz schliesst mit 56 642 800 D. in Schuld und Guthaben ab.

Der Bericht des Präsidenten sagt einfach nur: Der leitende Grund für die Verwaltung bei der Erwerbung dieses ausgedehnten Netzes ist die Annahme gewesen, dass die Vereinigung von Betriebsverwaltungen bedeutende Ersparnisse, bessere Erleichterungen und höhere Leistungsfähigkeit bezüglich der vom Publikum verlangten schnelleren und sicherern Beförderung von Personen und Gütern zur Folge haben müsse ebensowohl, wie auch verbesserte Ausrüstung, um den Anforderungen des mehr und mehr anwachsenden Lokal- und Durchgangsverkehrs zu begegnen, was den einzelnen Linien in ausreichender Weise nicht möglich ist.

Die nachstehend angegebenen allgemeinen Ergebnisse scheinen diesen Ausspruch durchaus zu bestätigen.

	1888 D.	1887 D.
Roheinnahmen.		
a) Richmond und Danville Netz . . .	8 847 192	8 196 298
b) George Pacific Eisenbahn	1 324 926	1 159 654
c) East Tenessee, Virginia und Georgia Netz	7 367 096	6 383 469
zusammen	17 539 214	15 739 421
Ausgaben.		
a) Richmond und Danville Netz . . .	5 382 872	5 045 717
b) George Pacific Eisenbahn	957 780	728 809
c) East Tenessee, Virginia und Georgia Netz	4 780 670	4 307 490
zusammen	11 121 322	10 083 016
Reinerträge.		
a) Richmond und Danville Netz . . .	3 464 320	3 150 581
b) George Pacific Eisenbahn	367 146	429 845
c) East Tenessee, Virginia und Georgia Netz	2 586 426	2 074 979
zusammen	6 417 892	5 656 405

Dies ergibt also im ganzen folgende Zunahmen:

Roheinnahmen . .	1 799 793 D.	= 11.44 pCt.
Ausgaben	1 038 306 „	= 10,29 „
Reinerträge	761 487 D.	= 13,48 pCt.

Berichte über die einzelnen, diese Gesammtgesellschaft bildenden Gesellschaften sind überhaupt nicht, oder mindestens nicht ausführlich, gegeben, auch ist nicht ersichtlich, wieviel von den angegebenen Beträgen auf den Güter- bezw. Personenverkehr entfällt. Dagegen sind die Ausgaben nach den einzelnen Titeln aufgeführt und es ergibt sich hieraus, dass die Zunahme der Reineinnahme nicht etwa eine künstlich gemachte ist.

Zahlungsunfähige Bahnen 1888.

Nach einem in dem „Railway Age“ veröffentlichten Verzeichniss sind im Kalenderjahre 1888 19 Bahnen mit einer Länge von zusammen 1 596 Meilen und einem Gesammtkapital (Aktien und Obligationen) von 64 555 000 D. gerichtlich versteigert. Die Zahl der unter gerichtliche Verwaltung (Receiver) gestellten Bahnen betrug 22 mit 3 270 Meilen Länge und 186 814 000 D. Gesammtkapital. Diese Zahlen übertreffen bedeutend die der vorangegangenen 2 Jahre, sind aber niedriger, als die des Jahres 1885 und 1884. H.

Aus Südamerika.

Bolivia.

Wenngleich der von der Republik Bolivia mit Chile um die Salpeterfelder der Provinz Atacama geführte zehnjährige Krieg mit der Abtretung dieser Provinz an Chile und dadurch mit einer bedeutenden Gebietsverringerung, die noch dazu den Verlust des gesammten Küstengebiets in sich schloss, endigte, so hatte doch dieser Krieg den Vortheil für Bolivia, dass dieses von unablässigen Parteikämpfen zerrüttete Land endlich gezwungen wurde, das Eindringen der Eisenschienen in seine Berge zu gestatten. Zufolge Uebereinkommen der Chilenischen Regierung mit der Bolivianischen ertheilte letztere der Huanchaca-gesellschaft — welche sich zur Ausbeutung der Silberbergwerke von Huanchaca sowie zur Wasserversorgung dieser Stadt gebildet hatte — die Konzession zum Bau einer Bahn von dem an Chile abgetretenen Hafen Antofagasta über Pampa Alta und nach Ueberschreitung der Küstenkordillere nach Ascaton an der Bolivianischen Grenze (440 km) und von hier auf der zwischen der Küsten- und Hauptkordillere liegenden Hochebene nach Huanchaca in Bolivia (210 km); gleichzeitig sicherte sich die Gesellschaft die Erlaubniss zur späteren Fortsetzung der Bahn von Huanchaca bis Oruro am Rio Desaguadero, der aus dem Titicacasee in den See von Pampa Aullagas fliesst.

Hervorragende Schwierigkeiten bereitete die Uebersteigung der Küstenkordillere auf der Strecke Pampa-Alta-Ascaton, doch gewährleistete die Chilenische Regierung, da sie ein grosses Interesse daran hat, dass durch den Bau dieser Bahn die Bergschätze Bolivias nach ihrem Hafen Antofagasta geführt werden, für das auf diese Strecke zu verwendende Anlagekapital auf 20 Jahre eine jährliche Verzinsung von 206 320 Dollars, wodurch die Huanchaca-Gesellschaft in den Stand gesetzt wurde, im Jahre 1887 eine Anleihe von 600 000 Pfd. Sterling aufzunehmen; doch war der Ertrag der bis Ascaton fertiggestellten Bahn bisher ein derartiger, dass diese Zinsbürgschaft noch nicht in Anspruch genommen zu werden brauchte.

Schwierigkeiten bereitete noch immer die Fortsetzung der Bahn von Ascaton über Huanchaca nach Oruro, welche Strecke das Hauptbergwerksgebiet von Bolivia erschliessen soll. Den Bemühungen des ehemaligen Chilenischen Senatspräsidenten und früheren Finanzministers Concha y Toro möchte es zuzuschreiben sein, dass die Bolivianische Regierung durch Erlass vom 21. Oktober 1888 ihre endgültige Genehmigung zur Fortsetzung der Bahn bis Oruro ertheilte, zugleich auch der Huanchaca-Gesellschaft vom 1. Januar d. J. ab den Betrieb der Eisenbahnen und Telegraphen Bolivias übertrug. Auf Grund dessen traf diese Gesellschaft am 29. November 1888 mit den Londoner Häusern Frederick Huth & Cie. sowie Henry Schröder & Cie. ein Abkommen, welches diese letzteren zur Bildung einer neuen Gesellschaft — der Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company — verpflichtete.

Diese zweite Gesellschaft hat sich unlängst in London mit einem Kapitale von 1 150 000 Pfd. Sterling, welches aus Antheilscheinen von je 10 Pfd. besteht, gebildet; auch scheint die Unterbringung der Antheilscheine — Brüsseler Nachrichten zufolge — gut von statten gegangen zu sein, da die Huanchaca-Gesellschaft auf 15 Jahre ein jährliches Reinerträgniss von 6 pCt. gewährleistet hat.

Ecuador.

Ecuador hatte bisher zwei Eisenbahnlinien, deren Ausgangspunkte — obwohl nahe bei einander — doch räumlich getrennt waren. Die eine Linie führt von Guayaquil, dem Haupthafen des Landes, in westlicher Richtung zur Höhe der Kordilleren hinan nach Sibamba; die zweite führt von Yaguachi — welcher Ort am rechten Ufer der 5 durch Guayaquil fliessenden Bäche liegt — in nördlicher Richtung nach dem Rio Chimbo, von wo der Weg zur Höhe hinaufsteigt. Im Oktober 1888 ist nunmehr eine Verbindung zwischen Yaguachi und Guayaquil hergestellt worden. Ausserdem sind im Jahre 1888 fünf Konzessionen für neue Linien ertheilt worden. Kr.

Die Kongo-Eisenbahn.

Die Vorarbeiten für die bereits vielerörterte Eisenbahn in dem jungen Kongostaate liegen nunmehr der Regierung in Brüssel zur Prüfung vor. Ueber Einzelheiten dieses Unternehmens haben wir in der Tagespresse manche Angaben gefunden, welche zwar unverbürgt sind, immerhin aber im allgemeinen so übereinstimmen, dass wir glauben, dieselben zur Kenntniss unserer Leser bringen zu dürfen.

Es wird zunächst anerkannt, dass der Bau der Kongobahn mit ganz erheblichen klimatischen und örtlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird, wie dies auch bereits bei der Feststellung der Vorarbeiten, mit welchen drei Ingenieurabtheilungen seit dem Juni 1887 beschäftigt gewesen sind, der Fall gewesen ist. Von der, im ganzen etwa 448 km langen Linie, welche in die zwei Theile Matadi-Lukungu und Lukungu-Leopoldville zerfällt, wird der erste Theil, insbesondere die 27 km lange Strecke zwischen Matadi und Nkenge-Dilemba infolge des hügeligen Bodens als sehr schwierig und kostspielig bezeichnet. Zwei 500 m hohe Gebirgskämme, zwischen denen der reissende Strom Mpozo fliesst,

sind daselbst zu überschreiten, zu welchem Behufe eine 20 m hohe und 80 m lange Brücke erbaut werden muss. Es sind ferner zwei Brücken von 40 und 50 m Länge über die Flüsse Lufu und Kuilu erforderlich. Der zweite Theil der Linie von Lukungu ab bietet zwar weniger Schwierigkeiten, da das Land ebener ist; doch fehlt es auch hier nicht an Kunstbauten. Beispielsweise muss der Strom Nkissi mittelst einer Brücke an einer Stelle überschritten werden, an welcher er 120 m breit ist. Die Spurweite der Bahn soll 75 cm betragen. Die Baukosten, welche ursprünglich auf 20—25 Millionen Francs angenommen waren, werden zu 35 Millionen Francs angegeben.

Die Arbeiten sollen mit dem Beginn der trockenen Jahreszeit begonnen werden. Schwierigkeiten wird hierbei die Beschaffung der Arbeiter verursachen; hauptsächlich sollen die intelligenten und geschickten Bangalas, doch auch Piemontesen und Chinesische Kulis besonders für die Erdarbeiten verwendet werden. Zur Leitung des Bahnbaues, der Erdarbeiten, Maurerarbeiten usw. sind zahlreiche Weisse erforderlich; die Errichtung der grossen Brücken erheischt die Anstellung zahlreicher Facharbeiter. Im übrigen sind auch umfassende Anordnungen zur Sicherung der Gesundheit der Weissen zu treffen, da das an sich schon gefahrvolle Kongoklima durch die aus den Erdaufgrabungen aufsteigenden Dünste noch reichlichere Veranlassung zu Fieberanfällen geben dürfte.

Trotz aller Schwierigkeiten scheint die Kongoregierung entschlossen zu sein, das geplante Unternehmen mit Nachdruck zu verfolgen, um durch dasselbe die Lebensfähigkeit des jungen Staates thunlichst zu kräftigen. Von wie grosser Wichtigkeit die Bahn für die Handelsinteressen, sowie überhaupt für die innere Entwickelung desselben ist, kann schon daraus entnommen werden, dass die Zurücklegung der 420 km langen Strecke zwischen Matadi am Unterkongo und Stanleypool am Oberkongo auf dem Karawanenwege etwa 17 Tage erfordert, während die Bahnstrecke, selbst bei der Verwendung von Lokomotiven von verhältnissmässig geringer Leistungsfähigkeit, binnen 18 bis 20 Stunden durchfahren werden kann.

Schienenkontakt-Apparat.

In dem neuesten Heft der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ ist ein von dem Königlichen Eisenbahntelegraphen-Aufseher Sesemann in Erfurt hergestellter Schienenkontakt-Apparat für eine bestimmte Fahrtrichtung beschrieben, welcher für Betriebssicherheitszwecke eingleisiger Bahnen mit Vortheil verwendet werden kann. Die Versuche mit dem Apparat haben die volle Sicherheit, mit welcher derselbe arbeitet, dargethan. Auch dürfte die Einfachheit der Zusammensetzung desselben der Einführung keine erheblichen Opfer auflegen.

Der Apparat hat für jede Fahrtrichtung einen besonderen Kontakt, wodurch falsche oder unnöthige Zeichen (Signale) wegfallen, die unter Benutzung der jetzt gebräuchlichen Radtaster auf eingleisigen Bahnen unvermeidlich sind. Der entsprechende Kontakt des Apparates wird von den rollenden oder schleifenden Wagenrädern vermittelst eines über die Schienenoberkante hervorstehenden kleinen Rades geschlossen. Letzteres ist an einer in einem Kugellager beweglichen Achse befestigt, welche sich frei in einem begrenzten Ausschnitt bewegt; der Kontaktschluss entsteht dadurch, dass das Rädchen bei jedem Stoss von einer oder der anderen Seite vorwärts nach unten, der Fahrtrichtung entsprechend, bewegt wird.

Vor allem eignet sich dieser Schienenkontakt-Apparat zur Sicherung solcher bewachter oder unbewachter Wegeübergänge, von welchen aus, wegen starker Bahnkrümmungen oder häufig auftretender Nebel usw., das Herannahen eines Zuges nicht genügend beobachtet werden kann.

Zu diesem Zwecke wird für bewachte Uebergänge ein gewöhnliches Streckenläutewerk, für unbewachte Uebergänge dagegen ein solches, welches etwa 2 Minuten lang langsam schlägt, aufgestellt. Das Läutewerk steht durch Leitung und Batterie mit einem etwa 1 300 bis 1 500 m vom Ueberweg entfernt aufgestellten Schienenkontakt in Verbindung, und wird vom Zug durch Ueberfahren des Kontakts nur dann ausgelöst, wenn der Zug in der Richtung nach dem Ueberwege fährt. Der hier beschriebene Kontakt kann auch da, wo er mit einem gewöhnlichen Kontakte für die Fahrgeschwindigkeitskontrole zusammenfällt, letzteren mit ersetzen.

Auch vermag der neue Kontakt dem Weichensteller, welcher weit entfernt liegende oder nicht sichtbare Weichen zu bedienen hat, die Vor- oder Rückwärtsbewegung eines Zuges an den fraglichen Stellen durch Wecker mit verschiedenem Klang bestimmt anzuzeigen.

Zur Batterie, für Arbeitsstrom, empfiehlt es sich, Leclanché-Elemente zu verwenden, von welchen für Leitungslängen bis zu 3 km 6 Zellen und für jedes weitere Kilometer ein Element mehr zu nehmen ist. Die Batterie ist in einer nächstliegenden Wärterbude oder Station unterzubringen. Sollten eine grössere Anzahl von Kontakten auf einer Strecke zu liegen kommen, so genügt eine Batterie mit einem Batterieleitungsdraht, welcher nach jedem Läutewerke abzuzweigen ist.

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. **Unfall nach Abschluss der Betriebsthätigkeit ausserhalb des Bannes des Betriebes.** Der Bahnhofsarbeiter A. hatte am 19. März 1886 im Betriebe eine Verletzung des linken Vorderarmes erlitten; es war ihm in Entschädigung der dadurch verursachten Erwerbsverminderung eine Rente von 30 pCt. der Ganzrente, in Höhe von 102 ℳ jährlich, bewilligt worden und der diesbezügliche Bescheid hatte Rechtskraft erlangt. Am 14. November 1887 traf den A. ein zweiter Unfall: auf dem Heimwege von der Arbeit glitt er beim Ueberschreiten der Dorfstrasse aus, will sich dabei mehrere allgemeine Verletzungen zugezogen haben und behauptet, seitdem an Unterleibsstichen, Körperschwäche usw. zu leiden. Er beanspruchte infolge dessen von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg eine Entschädigung aus dem Unfallgesetze, wurde indess abgewiesen, da er den Unfall auf dem Heimwege ausserhalb des Bannes des Betriebes erlitten habe, derselbe sich demgemäss nicht als Betriebsunfall darstelle. A. machte in der dagegen eingelegten Berufung geltend, dass er direkt von der Arbeit nach Hause gegangen, als ihn der Unfall traf, seine Wohnung sei ein ihm von der Direktion angewiesenes, am Bahnkörper belegenes Wärterhaus. Die Reinigung der Dorfstrasse, welche er zu diesem Zwecke zu passiren habe, sei Sache der Bahn und der Zustand des Weges sei ein so schlechter gewesen, dass das Gehen ausserordentlich erschwert worden, mithin treffe die Bahnverwaltung eine Schuld an dem Unfalle. Die Direktion trat der Auffassung, als habe A. eine Dienstwohnung inne, entgegen. Nur um ihren Arbeitern billige Wohnungen zu verschaffen, vermiethe sie ihnen derartige Wärterhäuschen u. dergl.; jedenfalls sei A., als der Unfall ihn traf, weder zeitlich noch örtlich im Banne des Betriebes gewesen. Das Schiedsgericht vernahm den A. sowie einen Augenzeugen des Unfalls, den Weichensteller G., wodurch festgestellt wurde, dass A. auf einer kleinen Brücke, welche über den Chausseegraben ungefähr an der Stelle führte, wo seine Wohnung an der Böschung lag, zu Fall gekommen. Das Schiedsgericht gewann daraus die Ueberzeugung, dass ein Betriebsunfall nicht vorliege und verwarf die Berufung. — Um eine Erhöhung der aus dem früheren Unfalle gewährten Rente zu erlangen, legte A. den Rekurs ein, indem er seine Behauptungen wiederholte, dass die Schuld die Direktion treffe; er sei auf der ersten Stufe der Zugangstreppe zu dem Häuschen ausgeglitten. Demgegenüber bestritt der Eisenbahnfiskus von Neuem, dass es sich um eine Dienstwohnung handle und reichte eine Terrainskizze zum Beweise darüber ein, dass der Unfall auf öffentlichem Wege vorgekommen sei. Das Reichs-Versicherungsamt wies den Rekurs gegen das Urtheil des Schiedsgerichts vom 27. September 1888 zurück, indem es annahm, dass es sich um einen Unfall nach Abschluss der Betriebsthätigkeit ausserhalb des Bannes des Betriebes handle; eine Entschädigung aus dem Unfallgesetze könne daher dem Verletzten nicht zugebilligt werden.

Verschiedenes.

Verbindung Griechischer und Türkischer Eisenbahnen.

Wie die „Voss. Ztg.“ berichtet, dürfte die seitens der Griechischen Regierung geplante Verbindung des Griechischen Eisenbahnnetzes mit Türkischen Bahnen bald zur Ausführung gelangen, da die Pforte ihre Einwilligung hierzu gegeben haben soll. Um den Bau und Betrieb der Griechischerseits zu bauenden Verbindungslinie Athen-Larissa soll sich die Gruppe Comptoir d'Escompte und Oesterreichische Länderbank bewerben.

Gesellschaft der Kleinasiatischen Eisenbahnen.

Nach neueren Meldungen hat der Sultan die Statuten der genannten Gesellschaft genehmigt, so dass die Begründung derselben unverzüglich erfolgen kann. Zinsen und Tilgung des Kapitals sind von der Pforte gewährleistet. Die Gesellschaft übernimmt die Bahn Skutari-Ismidt und den Bau und den Betrieb der Strecke Ismidt-Angora.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die im Nachtrage IX zum Tarifhefte 2 enthaltenen Entfernungen werden abgeändert bei:

Neustadt-Schackensleben von 438 in 538 km
Speyer - Brandenburg „ 520 „ 620 „
Wachenheim-Pf.- „ „ 510 „ 610 „
Winnweiler- „ „ 519 „ 619 „

Diese zur Beseitigung von Druckfehlern nöthigen Berichtigungen treten, weil hiermit Frachterhöhungen verbunden sind, erst am 1. April d. J. in Kraft.

Die Stationsbezeichnung Wachenheim-Forst ist in Wachenheim-Pf. zu berichtigen.

Erfurt, den 14. Februar 1889. (424)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Verkehrsstörungen.

Infolge Betriebsstörung durch starken Schneefall hat der regelmässige Güterzugbetrieb auf mehreren Strecken unseres Bezirks sowie der Eilsleben-Neuhaldenslebener und Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn seit dem 9. d. Mts. nicht mehr aufrecht erhalten werden können.

Muthmassliche Dauer ist noch nicht abzusehen.

(§ 14 unter 3b des Vereins-Wagenüberkommens.)

Magdeburg, den 14. Februar 1889. (425)
Königliche Eisenbahndirektion.

Wegen Eisgang im Rheine sind die diesseitigen Fähranstalten wie folgt für jeden Verkehr unterbrochen:

1. Bingerbrück-Rüdesheim seit 13. d. Mts.
2. Obercassel bei Bonn „ 12. „
3. Griethausen bei Cleve „ 12. „

Dauer der Unterbrechung unbestimmt.

Köln, den 15. Februar 1889. (426)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Hannsdorf - Niederlindewiese der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals,
auf der Lokalbahn Böhm. - Leipa-Niemes,
auf der K. K. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt,
in der Strecke Jaslo-Sanok (K. K. St. B. nordöstliche Linien)
am 9. Februar l. J. und
in der Strecke Dolina-Wygoda (K. K. St. B. nordöstliche Linien)
am 7. Februar l. J. bis auf weiteres eingestellt.

Hiervon beehren wir uns mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung Mittheilung zu machen.

Wien, am 12. Februar 1889. (427)
Die Verkehrsdirektion.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Stanislau-Husiatyn (K. K. St. B. nordöstliche Linien) am 10. Februar l. J. bis auf weiteres eingestellt.

Hiervon beehren wir uns mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung Mittheilung zu machen.

Wien, am 12. Februar 1889. (428)
Die Verkehrsdirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen. Der seit dem 9. d. Mts. infolge Hochwassers eingestellt gewesene Verkehr auf der Strecke Ysselmonde - Rotterdam ist seit dem 14. d. Mts. in vollem Umfange wieder aufgenommen worden, was hierdurch unter Bezugnahme auf § 14 Absatz 4 des Vereins-Wagenbenutzungs-Uebereinkommens zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Utrecht, den 16. Februar 1889. (429)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Schneehindernisse auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) wurden behoben und wird der am 11. Februar l. J. eingestellte Verkehr in der Strecke Lemberg-Belzec am 15. Februar l. J. wieder eröffnet.

Lemberg, am 14. Februar 1889. (430)
Die Betriebsdirektion.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 9. d. Mts. theilen wir auf Grund des § 14 des Vereins-Wagenüberelnkommens hierdurch mit, dass der Gesammtverkehr auf diesseitiger Strecke am 12. d. Mts. Mittags wieder aufgenommen ist.

Lippstadt, den 13. Februar 1889. (431)
Die Betriebsdirektion.

Am 16. d. Mts. ist der Betrieb auf der Neuhaldenslebener Eisenbahn in vollem Umfange wieder aufgenommen.

Neuhaldensleben, den 18. Februar 1889.
Der Vorstand der (432)
Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft.

4. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Pfälzische Eisenbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird zur Kenntniss gebracht, dass infolge von Schneeverwehungen der Verkehr auf den nachgenannten diesseitigen Strecken eingestellt war, nämlich:

1. zwischen Biebermühle und Pirmasens vom 8. bis inkl. 9. d. Mts.;
2. zwischen Kirchheimbolanden und Alzey vom 8. bis inkl. 12. d. Mts.;
3. zwischen Marnheim und Monsheim, Frankenthal und Freinsheim, Kaiserslautern und Lauterecken am 9. d. Mts.
4. zwischen Neustadt und Monsheim am 9. und 10. d. Mts. und
5. zwischen Landstuhl und Kusel vom 9. bis inkl. 11. d. Mts.

Ludwigshafen a/Rh., 13. Februar 1889.
Die Direktion. (433)
v. Lavale.

Württembergische Staatseisenbahnen. Infolge von Schneewehen in den ersten 8—14 Tagen des Monats Februar ist die Württemb. Bahnstrecke auf mehreren Linien für die Dauer von 4—5 Tagen unfahrbar gemacht und hierdurch eine Verzögerung in der Beförderung von Güterwagen herbeigeführt worden.

Stuttgart, den 15. Februar 1889. (434)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Wrede.

Prignitzer Eisenbahn. Wegen Schneeverwehungen war der Betrieb vom 8. bis 11. und vom 14. bis 15. d. Mts. unterbrochen.

Berlin, den 15. Februar 1889. (435)
Betriebsverwaltung.

Infolge von Schneeverwehungen ist der regelmässige Betrieb auf der Bahnstrecke Freiberg - Bienenmühle in der Zeit vom 10. bis 13. d. Mts. behindert gewesen.

Dresden, am 15. Februar 1889. (436)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mecklenburgische Südbahn. Der Betrieb auf der Mecklenburgischen Südbahn war vom 8. bis 11. d. Mts. infolge Schneeverwehungen unterbrochen.

Berlin, den 16. Februar 1889. (437)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Infolge starker Schneewehen ist der regelmässige Betrieb auf der Strecke Deutz-Giessen nebst Nebenlinien sowie auf der diesseitigen Westerwaldbahn vom 9. bis 13. d. Mts. gehemmt gewesen, wovon wir mit Bezug auf § 14 Absatz 3 des Vereins-Wagenübereinkommens Mittheilung machen.

Köln, den 16. Februar 1889. (438)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

5. Güterverkehr.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. treten für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen anderweite Entfernungen und Frachtsätze in Kraft, welche höher sind, als die seither bestandenen.

Von diesen Erhöhungen werden betroffen:

1. die Frachtsätze für Eilgut, für die Wagenladungsklassen, die Spezialtarife und die Ausnahmetarife 1, 2 und 6

im Verkehre zwischen den an der Strecke Elsterwerda-Grossenhain (B. D.)-Dresden-Friedrichstadt - Dresden-Altstadt - Bodenbach/Tetschen-Pirna-Berggiesshübel, sowie den östlich von Radeberg (exkl.) Pirna und Schandau gelegenen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, endlich den Stationen Gröditz, Grossenhain (C. G. B.), Hainsberg, Potschappel, Tharandt, Wölknitz und Reichenberg (S. N. V. B.)

einerseits
und

a) den Stationen Achim, Bremen und Sebaldsbrück, sowie den an den Strecken Bremen - Ottersberg und Bremen-Bremerhafen belegenen Stationen des Direktionsbezirks Hannover,
b) den an den Strecken Bremen - Neuschanz, Oldenburg-Jever (einschliesslich Wilhelmshafen), Hude-Nordenham, sowie Oldenburg-Essen i/Oldbg. gelegenen Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen

andererseits;

2. die Frachtsätze der Stückgutklasse

und zwar

a) Tarifheft Nr. 1:

die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Braunsdorf und Klosterbuch, sowie den auf Seite 281—285 genannten Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und der Station Bremen, ferner den auf Seite 280 unter a und b, sowie den auf Seite 281—290 genannten Stationen des Direktionsbezirks Hannover bezw. der Hoya-Eystruper Bahn; ferner den auf den Seiten 294—311 genannten Stationen der

Oldenburgischen Staatsbahn, den auf Seite 324 genannten Stationen der Unter-Elbeschen Bahn und den Stationen Blumenthal und Farge der Farge-Vegesacker Bahn andererseits,

b) Tarifheft Nr. 2: sämmtliche auf den Seiten 116—124, 128—136 des Tarifs, auf Seite 12 des Nachtrags II und auf Seite 11 des Nachtrags IV verzeichneten Stückgutfrachtsätze.

Ueber die neuen Frachtsätze wird von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung (Dresden, Böhm. Bahnhof, Flügel C, II. Etage) auf Befragen Auskunft ertheilt.

Dresden, den 13. Februar 1889. (439)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit der Cronberger Eisenbahn. Nassau - Pfälzischer Güterverkehr. Nassau - Elsass - Lothringischer Güterverkehr. Nassau-Badischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab treten für die obenbezeichneten Verkehre neue Gütertarife in Kraft, welche neben nicht unbedeutenden Ermässigungen auch einige geringfügige Erhöhungen enthalten.

Soweit letzteres zutrifft, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch gültig bis zum 1. April d. J.

Durch die neuen Tarife kommen zur Aufhebung:

a) Der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Cronberg der Cronberger Bahn andererseits, vom 15. Februar 1884 nebst Nachträgen;
b) der Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt-Hannover vom 1. Februar 1882 nebst Nachträgen hinsichtlich der Sätze für Bockenheim-Cronberg etc.;
c) der Gütertarif für den Nassau-Pfälzischen Verkehr vom 15. Oktober 1884 nebst Nachträgen;
d) der Gütertarif (Heft 2) für den Westdeutschen Verband vom 1. Juli 1882 nebst Nachträgen hinsichtlich der Sätze zwischen Bockenheim und Pfälzischen Stationen;
e) der Gütertarif für den Nassau-Elsass-Lothringischen Verkehr vom 15. Oktober 1884 nebst Nachträgen;
f) der Gütertarif (Heft 5) für den Westdeutschen Verband vom 1. Juli 1882 nebst Nachträgen hinsichtlich der Sätze zwischen Bockenheim und Reichsbahnstationen;
g) der Gütertarif für den Nassau-Badischen Verkehr vom 1. April 1885 nebst Nachträgen;
h) der Gütertarif (Heft 4) für den Westdeutschen Verband vom 1. Juli 1882 nebst Nachträgen hinsichtlich der Sätze zwischen Bockenheim und Badischen Stationen.

Näheres ist in der Zeit bis 1. März d. J. im Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung und demnächst auch auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 14. Februar 1889. (440)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 1. März 1889 tritt an Stelle und unter Aufhebung des Tarifs vom 15. April 1885 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen in Kraft. Durch denselben werden die wegen Fortfalles der Zuschläge für Flussübergänge usw. eintretenden Frachtermässigungen, ferner neue Ausnahmesätze für den Verkehr mit Harburg, Station der Unter-Elbeschen Eisenbahngesellschaft, endlich anderweite Kontrolvorschriften für Roheisen aller Art — Klasse 7 —, Rohblei und Rohzink — Klasse 9 — und Tafelglas — Klasse 10 — für den Fall der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern eingeführt.

Für rohe Baumwolle, welche der Klasse 3 des seitherigen Ausnahmetarifs angehört, kommen durch die Klasse 12 des neuen Tarifs ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Sendungen von den Hafenstationen zur Einführung. Der genannte Artikel ist deshalb in die Klasse 3 des neuen Tarifs nicht wieder aufgenommen worden. Für diejenigen Rheinisch-Westfälischen Stationen, für welche in der neuen Klasse 12 Frachtsätze nicht vorgesehen sind, bleiben die Sätze der Klasse 3 des Tarifs vom 15. April 1885 noch bis zum 31. März 1889 in Gültigkeit.

Elberfeld, 13. Februar 1889. (441)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehre Frankfurt a/M.-Hannover und Frankfurt a/M.-Oldenburg. Am 1. April l. J. kommen die in den oben genannten Verkehren z. Zt. bestehenden ermässigten Tarifentfernungen und Frachtsätze zwischen den Stationen Beelitz, Belzig, Brück, Drewitz, Michendorf und Wiesenburg in Brandenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der Strecken Bremen - Harburg - Lüneburg, Bremen-Wunstorf und Bremen-Bremerhafen des Direktionsbezirks Hannover, ferner den Stationen der Hoya-Eystruper Eisenbahn und den Oldenburgischen Stationen der Strecke Bremen-Nordenham andererseits zur Aufhebung.

An deren Stelle treten anderweite erhöhte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft, über welche bis zum Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilt.

Frankfurt a/M., den 14. Februar 1889. (442)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Verkehr Frankfurt a/M.-Elberfeld. Vom 1. März d. J. ab kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr vom 1. Mai 1887 der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält: Ausnahmetarif Nr. 8 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach Biebrich, Hattersheim, Höchst a/M. und Löhnberg. Die z. Z. bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach Frankfurt a/M. Staatsbahnhof und Kastel werden vom 15. April d. J. ab aufgehoben.

Der Nachtrag ist vom 27. d. Mts. ab durch die Expeditionen zu beziehen.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.

Frankfurt a/M., den 13. Februar 1889. (443)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 20. Februar 1889 erscheint ein Nachtrag I zum Heft 3 des Ausnahmetarifs B für Steinkohlen etc., enthaltend anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von Zeche Shamrock über Station Herne, sowie Berichtigungen.

Soweit letztere Erhöhungen in sich schliessen, kommen die erhöhten Frachtsätze erst vom 6. April d. J. ab zur Anwendung.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 14. Februar 1889. (444)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Gültigkeit ab 1. k. Mts. wird die Station Röthenbach b. Lauf in die Kilometertafel I des Verbands-Gütertarifs, Heft Nr. 1, vom 1. Januar 1885 mit nachstehenden Anstosskilometern aufgenommen:

Verbands-station	Knoten-station	Anstoss-kilometer a	b	c	d
Röthenbach b. Lauf	Pommelsbrunn	21	22	24	26

München, den 13. Februar 1889. (445)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Vom 1. März 1889 ab treten im Südostpreussischen Verbande für die Kartoffeltransporte in Wagenladungen zwischen Stationen der Strecke Thorn-Graudenz und Graudenz-Jablonowo des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg einerseits und der Station Wöterkeim der Ostpreussischen Südbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Die Höhe der Frachtsätze ist auf den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 12. Februar 1889. (446)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Februar d. J. gelangt in unserem Lokalverkehr ein Ausnahmetarif für Holz in Wagenladungen von je mindestens 10 000 kg zur Einführung. Unsere Stationen ertheilen auf Anfrage nähere Auskunft.

Harburg, den 16. Februar 1889. (447)
Die Direktion
der Unter-Elbeschen Eisenbahn-Gesellschaft.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahn-Verbandgütertarif — Theil I. — Unsere Bekanntmachung vom 12. Januar 1889, betreffend die Aufhebung der Tarifsätze für Flachs, Flachsheede und Werg im Artikeltarif Nr. 2 B für den Orts- und Durchgangsverkehr der Schlesischen Stationen Dzieditz, Jägerndorf, Liebau i. Schl., Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Ziegenhals vom 1. März d. J. neuen Stils ab, wird aufgehoben.

Die betreffenden Tarifsätze bleiben auch über den 1. März d. J. neuen Stils hinaus unter den bisherigen Transportbedingungen bis auf weiteres in Gültigkeit.

Bromberg, den 12. Februar 1889. (448)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. dieses Monats an tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für Holz vom 1. November 1887 in Kraft.

Derselbe enthält ausser der Aufnahme der Stationen Burghaun, Hersfeld und Hünfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie der Stationen Feudingen und Laasphe des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in den genannten Ausnahmetarif auch ermässigte Schnittfrachtsätze für die Stationen Neukirchen und Oberbeisheim.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 15. Februar 1889. (449)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehre Köln (rechtsrhein.)-Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg. Anlässlich der Berechnung der bezüglichen Tarife auf Grund der wirklichen Entfernungen treten mit Gültigkeit vom 1. April d. J. im Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Bremen-Bohmte, Quakenbrück-Freren, Meppen-Emden-Jever und Georgsheil-Aurich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) einerseits und den Stationen der Strecke Zernitz-Berlin (Hamb. Bhf.) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Bromberg, den an den Berlin-Dresdener und Halle-Sorau-Gubener und Oberlausitzer Strecken belegenen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, sowie den Stationen der Strecken Berlin (Lehrter Bhf.) - Dallgow, Berlin (Potsd. Bhf.) - Gr. Kreuz und Zehlendorf-Neubabelsberg des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits anderweite erhöhte Frachtsätze für die Beförderung von Gütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, über welche bis zum Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion Auskunft ertheilt.

Köln, den 13. Februar 1889. (450)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberhessische Eisenbahnen. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag I zur Oberhessisch-Pfälzischen Gütertarif, welcher anderweite Entfernungen für verschiedene Pfälzische Stationen enthält, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 13. Februar 1889. (451)
Grossherzogliche Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit Wirkung vom 1. April d. J. wird der Frachtsatz des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen Adendorf und Hohnstorf von 0 10 ℳ. auf 0.12 ℳ. für 100 kg erhöht.

Altona, den 13. Februar 1889. (452)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Staatsbahn-Güterverkehre Bromberg-Berlin tritt mit sofortiger Gültigkeit im Verkehr von Vietz nach Stettin Centr.-Güt.-Bhf. für die im Ausnahmetarif 7 genannten Artikel als: Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc., zur Ausfuhr über See bestimmt, der neue Frachtsatz 0,51 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 13. Februar 1889. (453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der Nachträge 10 zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs.) Am 1. März d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 10. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten anderweite und neue Frachtsätze zwischen verschiedenen Deutschen und Oesterreichischen Stationen, sowie Aenderung der besonderen Bestimmungen. Auch werden durch diese Nachträge die folgenden Frachtsätze vom 15. April d. J. ab theilweise erhöht und zwar:

a) die im Nachtrag 3 bezw. 6 zu Tarifheft 1 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13b und c (Graphit etc. in Wagenladungen von 10000 kg),
b) die im Nachtrag 9 zu Tarifheft 1 unter VIII bezw. IX, XI, XIII und XIV, sowie im Nachtrag 9 zu Tarifheft 2 unter VII aufgeführten Frachtsätze der Ausnahmetarife 23 für Möbel aus gebogenem Holze, 5 für Sämereien, 6 für Getreide etc., 19 für Obst, frisches und getrocknetes, sowie für Guter des Spezialtarifs III.

Ferner werden gleichfalls vom 15. April d. J. ab durch Nachtrag 10 zu Tarifheft 1 der Satz der Stückgutklasse I zwischen Zeitz und Skrochowitz-Braunsdorf von 5,14 in 6 14 ℳ für 100 kg richtig gestellt und die zwischen Budweis und einzelnen Deutschen Stationen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13a (Graphit in Wagenladungen von 5000 kg) ohne Ersatz durch neue Sätze aufgehoben. Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 18. Februar 1889. (454)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. April 1889 gelangt zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1887, ein Nachtrag III zur Einführung, welcher die nach den Beschlüssen der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vom 14. Dezember d. J. neu redigirten allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation sowie den Nebengebührentarif enthält. Durch die beschlossenen Aenderungen werden neben vereinzelten Frachterhöhungen überwiegend Frachtermässigungen herbeigeführt. — Exemplare des Nachtrags zum Preise von 30 ₰ für das Stück können von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Berlin, den 13. Februar 1889. (MG455)
Namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. April d. J. tritt auf allen Deutschen Eisenbahnen eine Tarifbestimmung in Kraft, nach welcher Velocipeden, wenn sie als Reisegepäck zur Beförderung gelangen, bei der Frachtberechnung an Stelle des wirklichen Gewichts Normalgewichtssätze zu Grunde gelegt werden.

Berlin, den 11. Februar 1889. (MG456)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. d. Mts. treten für Steine des Spezialtarifs III einschliesslich krummlinig profilirter und abfacirter, jedoch ungeschliffener Bausteine ab Kirchheim b./W. nach München C. B., O. B. und S. B. ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Karlsruhe, den 17. Februar 1889. (457)
Generaldirektion.

Spezialtarif für Mineralöle von Soljanaja-Pristan nach Deutschen Stationen über Brody bezw. Podwoloczyska. Vom 5. April d. J. ab wird im direkten Verkehr für Mineralöltransporte von Soljanaja-Pristan nach Deutschen Stationen über Brody bezw. Podwoloczyska ausser den Frachtsätzen des oben bezeichneten Tarifs eine Uebergabegebühr von 2,14 Rubel für den Wagen zu Gunsten der Russischen Bahnen erhoben.

Breslau, den 17. Februar 1889. (458)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. kommen die nachfolgenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Stammholz, Europäisches, zur Einführung.

Zwischen Engelmannsreuth und:

Gera Thür. u. Weimar-Geraer Bhf.	0.62
Leipzig Eilenb. u. Thür. Bhf.	0,83
Plagwitz-Lindenau Thür. Bhf.	0,80
Zeitz Thür. Bhf.	0,70

Mark für 100 kg.

Erfurt, den 16. Februar 1889. (459)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin-Schlesisch / Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. Februar d. J. treten für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets in Wagenladungen von 10000 kg von Hohenleipisch nach den Stationen Frauenhain, Zabeltitz, Grossenhain (B. D. B. und C. G. B.), Böhla, Weinböhla und Naundorf bei Dresden ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche die genannten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 15. Februar 1889. (460)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums wird am 1. März d. J. der Personenhaltepunkt Kohlmühle für den Stückgutverkehr eröffnet.

Die Frachtberechnung erfolgt von bezw. bis zur nächstfolgenden Station (Wendischfähre bezw. Ulbersdorf).

Sendungen nach Kohlmühle sind zu frankiren, dagegen sind Sendungen von diesem Haltepunkte unfrankirt und ohne Nachnahmebelastung aufzuliefern.

Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts (über 200 kg) oder ihrer sonstigen Beschaffenheit wegen, besondere Vorrichtungen erforderlich sind, sowie bahnlagernde Güter sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Dresden, am 12. Februar 1889. (461)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Am 1. März 1889 tritt der Nachtrag VII zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk der Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung zu II B. Spezielle Tarifvorschriften,
II. Frachtsätze des Ausnahmetarifs E für Basalt etc. für die Station Dernau,
III. Ausnahmetarif M für „Staubkalk“ (Kalkasche) zum Düngen im Verkehr von den Stationen Bedburg, Grevenbroich, Köln (Thürmchen), Meckenheim, M.-Gladbach, Neunkirchen bei Saarbrücken,
IV. Berichtigungen

und ist bei den diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 17. Februar 1889. (462)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Behufs weiterer Durchführung der mit dem 1. April 1887 begonnenen allmählichen Beseitigung der auf den Strecken der ehemaligen Hannoverschen Staatsbahn für Güter der Spezialtarife I, II, III und für Holz des Spezialtarifs II auf Entfernungen bis 150 km noch bestehenden besonderen Ermässigungen werden die betreffenden Tarifsätze, soweit solche nach dem vom 1. April 1888 gültigen Anhang zum diessseitigen Lokal-Gütertarif den Betrag der normalen Frachten noch

nicht erreicht haben, mit dem 1. April 1889 um weitere 0,20 *M.* bezw. 0,01 *M.* für 100 kg erhöhet.

Es ist daher an Stelle des vorgedachten Anhangs ein neuer Anhang herausgegeben, welcher die für die betreffenden Strecken während der Zeit vom 1. April 1889 bis 31. März 1890 in Anwendung kommenden Sätze enthält. Derselbe ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Die vorbezeichneten Erhöhungen treten in gleicher Weise ein für die früher Hannoverschen, jetzt anderen Verwaltungen unterstellten Stationen Kreiensen, Nordhausen, Rheine, Adendorf, Echem und Hohnstorf, sowie für den Verkehr mit Osnabrück (Köln rechtsrh.), Hoya und Oldenburgischen Stationen, soweit für letztere Verkehre den direkten Tarifsätzen zur Vermeidung von Umkartirungen die niedrigeren Lokalsätze der betreffenden diesseitigen Uebergangsstationen eingerechnet werden.

Die für die genannten Stationen vom 1. April 1889 an zu erhebenden Frachtsätze kommen durch bezügliche Tarifnachträge zur Einführung, welche ebenfalls von den Güterexpeditionen zu beziehen sind.

Im übrigen wird noch besonders darauf aufmerksam gemacht, dass die im diesseitigen Lokalverkehr für Rüben und Rübenschnitze bestehenden Ausnahmetarifsätze, wie bereits früher bekannt gemacht, mit dem 31. März 1890 ausser Kraft treten.

Hannover, den 14. Februar 1889. (463)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. kommen die auf Seite 187 bis 191 des Magdeburg-Sächsischen Gütertarifes verzeichneten Stückgutfrachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bendingbostel, Emmingen, Frielingen, Gr. Linteln, Soltau und Visselhövede des Direktionsbezirks Magdeburg zur Aufhebung und werden vom genannten Tage ab an Stelle derselben die nach der „Allgemeinen Kilometertariftabelle" sich ergebenden höheren Frachtsätze für die Stückgutklasse in Anwendung gebracht.

Dresden, am 13. Februar 1889. (464)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Galiz.-Südwestruss. Grenzverkehr. Ausdehnung der Anwendung direkter Frachtsätze für Kleesamen. Die mit 1. Januar 1889 in Kraft getretenen und im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 147 vom 18. Dezember 1888 und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 99 vom 19. Dezember 1888 publizirten direkten Frachtsätze für Kleesamen in der Relation

Nadbrzezie trans.-Breslau,
Nadbrzezie trans.-Dresden,

erhalten vom 1. März 1889 ab auch Gültigkeit für die gleichen Relationen in umgekehrter Verkehrsrichtung.

Gleichzeitig ist im Ausnahmetarif 16 des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr auf Seite 18 die beschränkende Bestimmung „nach Russland" zu streichen, demnach dieser Ausnahmetarif in beiden Verkehrsrichtungen Anwendung findet.

Wien, am 14. Februar 1889. (465)
Generaldirektion der
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April 1889 treten für obigen Gemeinschaftsverkehr folgende Tarifhefte in Kraft:

1. Tarif, Theil II (Besondere Bestimmungen), Verkaufspreis 10 kr.
2. Tarifheft 1 (Verkehr zwischen K. K. Oesterr. Staatsbahnen Galiz. Linien und der Carl Ludwigbahn), Verkaufspreis 90 kr.
3. Tarifheft 2 (Verkehr zwischen den K. K. Oesterr. Staatsbahnen Galiz. Linien und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn), Verkaufspreis 70 kr.
4. Tarifheft 3 (Verkehr zwischen den K. K. Oesterr. Staatsbahnen Galiz. Linien und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Galiz. Linien), Verkaufspreis 45 kr.
5. Tarifheft 4 (Verkehr zwischen den K. K. Oesterr. Staatsbahnen Galiz. Linien und der Ersten Ungar.-Galizischen Eisenbahn), Verkaufspreis 40 kr.
6. Tarifheft 5 (Verkehr zwischen der Carl Ludwigbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn), Verkaufspreis 50 kr.
7. Tarifheft 6 (Verkehr zwischen der Carl Ludwigbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Verkaufspreis 40 kr.
8. Tarifheft 7 (Verkehr zwischen der Carl Ludwigbahn und der Ersten Ungar.-Galizischen Eisenbahn), Verkaufspreis 30 kr.
9. Tarifheft 8 (Verkehr zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Verkaufspreis 25 kr.
10. Tarifheft 9 (Verkehr zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Ersten Ungar.-Galizischen Eisenbahn), Verkaufspreis 20 kr.
11. Tarifheft 10 (Verkehr zwischen der Ersten Ungar.-Galizischen Eisenbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Verkaufspreis 20 kr.

Gleichzeitig mit der Einführung obgenannter Tariftheile treten die bis nun bestehenden Tarifhefte 1 bis 10 für den Galizischen Gemeinschaftsverkehr sammt allen hierzu erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Die neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der betheiligten Bahnen, wie in den einzelnen Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Wien, den 15. Februar 1889. (466)
Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen sämmtlicher Verbandverwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits. Nachtrag I zum Tarif Theil I. Am 15. März l. J. wird der Nachtrag I zu dem in der Ueberschrift bezeichneten, ab 1. August 1888 gültigen Tarif Theil I in Wirksamkeit treten.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen, bezw. Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie der Güterklassifikation.

Insoweit durch diesen Nachtrag I Tariferhöhungen eintreten, gelten diese erst ab 15. Mai l. J. und bleiben bis dahin die einschlägigen Bestimmungen des Tariftheiles I vom 1. August 1888 in Gültigkeit.

Exemplare dieses Nachtrags werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 13. Februar 1889. (467RM)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringer Verbands-Personenverkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Lokalverkehr der Werra-, Saal-, Weimar-Geraer-, Eisenberg-Crossener, Wutha-Ruhlaer, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Gross-Breitenbacher, Weimar-Berka-Blankenhainer und Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn, sowie im direkten Verkehr dieser Bahnen unter sich und mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt an Stelle der Tarife vom 1. März 1880 und 15. Dezember 1886 nebst Nachträgen, des Retour-Billettarifs vom 1. Januar 1886 nebst Nachträgen und des die besonderen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement enthaltenden Theiles II des Thüringer Verbandstarifs vom 1. Juni 1888 nebst Nachtrag ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben treten Preisermässigungen in grosser Anzahl ein, in einzelnen wenigen Fällen jedoch auch Preiserhöhungen im Betrage von 10—20 ₰. Die Gültigkeitsdauer der zweitägigen Rückfahrtkarten wird auf drei Tage erhöht. Dagegen tritt in der Ausgabe an Sonntagsfahrkarten eine Beschränkung ein. Näheres ist bei unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Erfurt, den 16. Februar 1889. (468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Mit dem 1. April d. J. kommen für den Personen- und Gepäckverkehr von den Stationen des Direktionsbezirks Erfurt nach den Stationen desselben, sowie der übrigen Preussischen Staatseisenbahnen zum Theil anderweite Fahrpreise und Gepäcktaxen zur Einführung, die in der Mehrzahl eine Ermässigung, in einzelnen Fällen aber auch eine geringe Erhöhung um 10—20 ₰ gegen die bisherigen Preise in sich schliessen. Eine Anzahl direkter Abfertigungen, von welchen bisher seitens des Publikums nur wenig oder gar kein Gebrauch gemacht wurde, kommen zur Aufhebung. Desgleichen findet eine Einschränkung in der Ausgabe von Sonntagsfahrkarten statt. Die bisherige Vergünstigung, wonach Sonntagsfahrkarten mit verlängerter Gültigkeitsdauer an die Besucher der Berliner Jahrmärkte ausgegeben wurden, wird aufgehoben.

Erfurt, den 4. Februar 1889. (469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. April d. J. werden für Anschlussrückfahrkarten im Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Wien in einigen Verkehrsbeziehungen, infolge Zulassung dieser Fahrkarten zur Benutzung von Schnellzügen auch auf Oesterreichischen Strecken, höhere Preise erhoben.

Breslau, den 14. Februar 1889. (470)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von:

ca. 1650 Tons Verbindungstheile

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind.

Angebote sind bis zum 27. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 11. Februar 1889. (471)
Das Generaldirektorat
der Dänischen Staatsbahnen.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die alten in Tilburg und in Zwolle vorräthigen Materialien im Submissionswege in vierzehn Loosen zu vergeben.

Diese Materialien liegen in Tilburg und in Zwolle zur Besichtigung vom 18. Februar bis zum 11. März d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft „Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Tilburg und in Zwolle.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 11. März d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 25. März d. J. an ihre Offerten gebunden.

Der Generaldirektor. (472)

Verkauf von 10 Stück ausrangirten Lokomotiven. Angebote sind bis Montag, den 4. März 1889, Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven" postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstr. 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar oder in Zehnpfennig-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. März 1889.

Berlin, den 16. Februar 1889. (MG473)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

9. Verkauf v. Steinkohlentheer usw.

Verkauf von Steinkohlentheer, Gasöltheer und Kohlenwasserstoff. Die im Rechnungsjahre 1889/90 in den diesseitigen Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Halle a/S., Braunschweig, Jerxheim, Börssum und Berlin (Lehrter Bahnhof) zur Gewinnung kommenden Nebenprodukte, ungefähr

73 000 kg Steinkohlentheer,
185 000 „ Gasöltheer,
16 300 „ Kohlenwasserstoff

sollen verkauft werden.

Die Nachweisung der Nebenprodukte und die Verkaufsbedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse Nr. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Ankauf von Gasbereitungs-Nebenprodukten

bis zum Eröffnungstermin am

Mittwoch, den 6. März 1889, Vormittags 11 Uhr,

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 21. März d. J. ab.

Magdeburg, den 16. Februar 1889. (474)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 15. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 23. Februar 1889.

Inhalt:

Das neue Eisenbahn- und Kanalgesetz in England.

In Nr. 33 (S. 297 ff.) des vorigen Jahrgangs unserer Zeitung hatten wir die wesentlichsten Abschnitte des, damals dem Englischen Parlamente zur Berathung vorliegenden Gesetzentwurfes bezüglich der besseren Regelung des Eisenbahn- und Kanalverkehrs bereits zur Kenntniss unserer Leser gebracht. Dieser Entwurf ist inzwischen nach mühevollen Verhandlungen Gesetz geworden und seit dem 1. Januar d. J. in Kraft getreten. Mit Rücksicht auf die grosse Wichtigkeit, welche dieses Gesetz für die Entwickelung und für die richtige Beurtheilung der Verkehrsverhältnisse in England besitzt, möchten wir nicht unterlassen, nunmehr auch zunächst den ganzen Wortlaut desselben mitzutheilen. Wir behalten uns vor, alsdann unter Bezugnahme auf den Text eine Erörterung und Zusammenfassung der wesentlichsten Bestimmungen desselben folgen zu lassen.

Der nachstehende Wortlaut des Gesetzes — eine vortreffliche Uebersetzung — ist dem ersten diesjährigen Hefte des „Archiv für Eisenbahnwesen“ entnommen.

Gesetz, betreffend die bessere Regelung des Eisenbahn- und Kanalverkehrs und andere Zwecke, vom 10. August 1888.

§ 1. Dies Gesetz erhält die Bezeichnung „Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetz von 1888“.

Dasselbe gilt als eins mit dem Eisenbahngesetz von 1873 und den dieses ergänzenden Gesetzen und führt mit ihnen gemeinsam die Bezeichnung „Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetze von 1873 und 1888“.

I. Gerichtshof und Verfahren der Eisenbahn- und Kanalkommission.

Bildung derselben.

§ 2. Mit dem Zeitpunkt, in welchem die Bestimmungen über die in dem Eisenbahngesetze von 1873 bezeichneten Kommissare ausser Geltung treten, wird an deren Stelle eine neue „Eisenbahn- und Kanalkommission“ gebildet, in diesem Gesetz bezeichnet als „die Kommissare“, welche aus zwei ernannten und drei Mitgliedern von Amtswegen besteht. Dieselbe ist ein Beschwerdegericht mit amtlichem gerichtlich anerkannten Siegel. Die Kommissare können verhandeln ohne Rücksicht darauf, dass die Stelle eines Mitglieds unbesetzt ist.

§ 3. 1. Die beiden angestellten Mitglieder werden von der Königin ernannt, zunächst nach Erlass dieses Gesetzes und später bei Erledigung einer Stelle.

2. Die Ernennung erfolgt auf Vorschlag des Präsidenten des Handelsamts. Ein Mitglied muss in Eisenbahnangelegenheiten erfahren sein.

3. Der § 5 des Eisenbahngesetzes von 1873 gilt für jedes angestellte Mitglied. *)

---

*) § 5 lautet:
Jeder auf Grund dieses Gesetzes angestellte Kommissar hat sich innerhalb dreier Kalendermonate nach seiner Ernennung aller Aktien, Antheilscheine, Anleihescheine, Schuldverschreibungen oder sonstigen Werthpapiere irgend einer Eisenbahn- oder Kanalgesellschaft im Vereinigten Königreiche, welche er zur Zeit seiner Ernennung besitzt oder an welchen er zu eigenem Nutzen betheiligt ist, gänzlich zu entäussern; auch ist keinem auf Grund dieses Gesetzes angestellten Kommissar, so lange er dieses Amt innehat, erlaubt, solche Aktien, Antheilscheine, Anleihescheine, Schuldverschreibungen oder sonstige Werthpapiere zu erwerben, anzunehmen oder an solchen zu eigenem Nutzen sich zu betheiligen, und wenn einem solchen Kommissar derartige Werthe oder die Betheiligung an solchen durch Vermächtniss oder Erbschaft überkommen oder zugewandt werden, so hat derselbe sich innerhalb dreier Kalendermonate hiernach dieser Werthe oder Werthbetheiligung völlig zu entäussern.

Die Kommissare sind nur unter Zustimmung der betheiligten Parteien befugt, ein nach diesem Gesetze ihnen zuste-

4. Das Gehalt jedes angestellten Mitgliedes wird von dem Präsidenten des Handelsamts unter Mitwirkung des Schatzamts festgesetzt und darf 3000 £ jährlich nicht übersteigen.

5. Der Lordkanzler ist befugt, nach seinem Ermessen jedes angestellte Mitglied wegen Unfähigkeit oder Missverhaltens abzusetzen.

§ 4. 1. Von den drei Mitgliedern von Amtswegen wird je eines für England, für Schottland und für Irland bestellt. Dieselben werden nur zu den Angelegenheiten des Landestheils herangezogen, für welchen sie bestellt sind.

2. Mitglied von Amtswegen kann nur ein Richter eines höheren Gerichts sein, welchen in England der Lordkanzler, in Schottland der Präsident des Sessionsgerichts und in Irland der Lordkanzler von Irland von Zeit zu Zeit mittelst schriftlicher Bestallung bestimmt. Diese Bestallung erfolgt für eine Zeit von mindestens 5 Jahren.

3. Ueber die Betheiligung der Mitglieder von Amtswegen an den Geschäften werden von Zeit zu Zeit von dem Lordkanzler, dem Präsidenten des Sessionsgerichts und dem Lordkanzler von Irland nach Benehmen mit jenen Mitgliedern für England, Schottland und Irland dem Bedürfniss entsprechende Bestimmungen getroffen, sowohl um ihre Betheiligung selbst zu sichern, als auch über Zeit und Ort der jeweiligen Sitzungen und über sonstige, eine zweckentsprechende und schleunige Untersuchung der einzelnen Fälle betreffende Punkte.

§ 5. 1. Nach Massgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes und der auf Grund desselben ergehenden allgemeinen Vorschriften können die Kommissare in jedem Theile des Vereinigten Königreichs an dem Orte oder den Orten Sitzungen abhalten, welche für die Erledigung der Verhandlungen am geeignetsten erscheinen.

2. Das Hauptamt der Kommissare ist in London. Die daselbst stattfindenden öffentlichen Sitzungen werden in den Königlichen Gerichtshöfen oder an einer anderen Stelle abgehalten, welche der Lordkanzler von Zeit zu Zeit bestimmt.

3. Mindestens drei Mitglieder müssen an jeder Verhandlung theilnehmen; das Mitglied von Amtswegen führt den Vorsitz und seine Ansicht ist in Rechtsfragen massgebend.

4. Abgesehen von vorstehender Bestimmung findet der § 27*) des Eisenbahngesetzes von 1873 Anwendung. Jeder Beschluss kann von zwei Kommissaren vollzogen werden.

5. Jeder mit seinem Einverständniss zum Mitglied von Amtswegen bestellte Richter hat an der Untersuchung der für ihn zuständigen Angelegenheiten theilzunehmen, wenn und sobald als diese zur Untersuchung vorbereitet sind oder sobald eine solche angezeigt erscheint. Derselbe ist zur Erledigung seiner sonstigen richterlichen Obliegenheiten nur heranzuziehen, wenn seine Theilnahme an der Kommission nicht erfordert wird.

6. Wenn ein als Mitglied von Amtswegen bestellter Richter zeitweilig an der Theilnahme an den Kommissionsgeschäften verhindert ist, so kann der Lordkanzler in England, der Präsident des Sessionsgerichts in Schottland und der Lordkanzler von Irland an Stelle des behinderten einen anderen Richter eines höheren Gerichts bestimmen und der so bestellte Richter gilt für alle Sachen, an deren Verhandlung er theilnimmt, als Kommissar von Amtswegen.

7. Wenn der Präsident des Handelsamts von der Verhinderung eines angestellten Mitgliedes, an der Untersuchung einer Sache theilzunehmen, oder von der Erledigung einer Stelle Kenntniss erhalten hat, so kann derselbe im Falle der Nothwendigkeit einer schleunigen Untersuchung für die betreffende Untersuchung einen Kommissar auf Zeit bestellen, welcher für die fraglichen Zwecke bis zur endgültigen Entscheidung dieselben Amtsgewalten und Befugnisse hat, wie ein angestellter Kommissar. Ein solcher Vertreter erhält entweder von dem verhinderten Mitgliede oder, wenn die Stelle selbst erledigt ist, aus dem für diese Stelle im Etat ausgeworfenen Betrag eine von dem Präsidenten des Handelsamts festzusetzende Vergütung.

§ 6. Auf Antrag beider Häuser des Parlaments, dahingehend, dass in Rücksicht auf die den Kommissaren von Amtswegen durch dieses Gesetz überwiesenen Geschäfte die Geschäfte des Hohen Gerichtshofes in England die Anstellung eines Ergänzungsrichters bei diesem Gerichtshofe erfordere, kann die Königin einen Ergänzungsrichter bei diesem Gerichtshofe ernennen, auch demnächst, jedoch nur auf gleichen Antrag, aber nicht aus anderem Anlass, die etwa erledigte Stelle wieder besetzen. Das Gesetz über die Anstellung und den Befähigungsnachweis der Richter dieses höheren Gerichts, über ihre Dienstobliegenheiten und Amtsstellung, über Rang, Gehalt und Ruhegehalt usw. gilt auch für den in dieser Weise ernannten Richter. Derselbe wird derjenigen Abtheilung des Gerichts zugetheilt, welche die Königin bestimmt, und kann in gleicher Weise versetzt werden, wie dies für andere Richter derselben Abtheilung zulässig ist.

§ 7. 1. Jede der nachbezeichneten Behörden und zwar

a) Lokalbehörden, wie jedes Hafenamt oder jede Schifffahrtsbehörde, der Stadtrath von London, jeder Rath einer Stadt oder eines Fleckens, jede Grafschaftsvertretung, welche durch ein in gegenwärtiger oder künftiger Parlamentssession genehmigtes Gesetz geschaffen wird, die in Vierteljahrssitzung versammelten Richter, die Kommission jeder Grafschaft in Schottland, das hauptstädtische Arbeitsamt, ferner jede neben dem Magistrat bestehende städtische, wie jede ländliche Gesundheitsbehörde,

b) jeder Verein von Kaufleuten oder Verfrachtern oder Handels- oder landwirthschaftliche Kammer, welche laut Bescheinigung des Handelsamts zur Klageführung berechtigt ist,

kann bei den Kommissaren alle Klagen einbringen, über welche diese zu entscheiden befugt sind, ohne nachzuweisen, dass sie selbst von dem Beschwerdegegenstand betroffen ist. Jede dieser Behörden kann auch auftreten gegen jede der Entscheidung der Kommissare unterliegende Beschwerde, wenn die betreffende Behörde oder die von ihr vertretenen Personen nach Ansicht der Kommissare durch die Entscheidung jener Beschwerde betroffen werden.

2. Das Handelsamt kann nach seinem Ermessen als Bedingung für die Ausstellung jener vorerwähnten Bescheinigung verlangen, dass Sicherheit für die den Beschwerdeführern etwa aufzuerlegenden Kosten in solcher Art und in solcher Höhe geleistet wird, als dasselbe für nöthig erachtet.

3. Jede hiernach ertheilte Bescheinigung behält, wenn sie nicht zurückgezogen wird, für 12 Monate vom Tage der Ausstellung an Geltung.

Gerichtsbarkeit.

§ 8. Den Kommissaren wird die volle Gerichtsbarkeit und Amtsbefugniss übertragen und verliehen, welche bei Inkrafttreten dieses Gesetzes den Eisenbahnkommissaren auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1873 oder eines anderen Gesetzes oder sonst verliehen war oder zustand. Auch findet jede auf die Eisenbahnkommissare bezügliche Bestimmung in dem Eisenbahngesetze von 1873 oder in einem anderen Gesetze oder einer anderen Urkunde mit und nach Inkrafttreten dieses Gesetzes auf die hierdurch gebildete Eisenbahn- und Kanalkommission Anwendung.

§ 9. Soweit in einem Spezialgesetze

a) Bestimmungen über Verkehrserleichterungen, ungehörige Bevorzugung oder sonstige im § 2 des Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetzes von 1854*) erwähnte Punkte getroffen sind, oder

b) von einer Gesellschaft, auf welche dieser Theil dieses Gesetzes Anwendung findet, die Herstellung einer Station, Strasse oder anderen ähnlichen Anlage zum Nutzen der Allgemeinheit erfordert, oder

c) sonst einer solchen Gesellschaft eine Verpflichtung im öffentlichen oder privaten Interesse auferlegt ist,

oder soweit ein Gesetz Bestimmungen über Privatanschlussbahnen oder Ausweichstellen enthält, sind die Kommissare zur Prüfung und Entscheidung von Beschwerden über Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen in gleicher Weise befugt, wie bezüglich der Verstösse gegen § 2 des Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetzes von 1854 und dessen spätere Ergänzungen.

§ 10. Falls eine Frage oder ein Streit entsteht über die Gesetzmässigkeit eines Wegegeldes, eines Frachtsatzes oder einer Gebühr, oder eines Theiles davon, welche dem Güterverkehr von einer Gesellschaft, auf welche dieser Theil dieses Gesetzes Anwendung findet, auferlegt ist oder auferlegt werden soll, so sind die Kommissare zuständig, hierüber nach Prüfung des Sachverhalts zu entscheiden, auch die Zahlung dieses Wegegeldes, Frachtsatzes oder dieser Gebühr oder des als gesetzmässig von ihnen festgestellten Theiles anzuordnen.

§ 11. Keine vor oder nach Erlass dieses Gesetzes getroffene Vereinbarung, welche nicht durch Gesetz oder vom

---

...hendes Recht auszuüben, wenn sie in einer Sache mittelbar oder unmittelbar betheiligt sind.

Die Kommissare haben ihre gesammte Zeit der Erfüllung ihrer Dienstobliegenheiten nach Massgabe dieses Gesetzes zu widmen und dürfen irgend ein hiermit unvereinbares Amt oder Geschäft weder annehmen noch innehaben.

*) Derselbe lautet:
Die Kommissare haben zu solchen Zeiten und an solchen Orten Sitzungen abzuhalten und ihre Verhandlungen in solcher Weise zu führen, wie ihnen zur schnellen Geschäftserledigung am geeignetsten erscheint. Dieselben können unter Beachtung der sonstigen Bestimmungen dieses Gesetzes zusammen oder getrennt, in geschlossener oder öffentlicher Sitzung verhandeln. Jede ihnen zugehende Beschwerde indess ist auf Antrag einer betheiligten Partei in öffentlicher Sitzung zu untersuchen und zu entscheiden.

*) Die betreffenden Bestimmungen sind auch im § 25 des vorliegenden Gesetzes wiedergegeben.

Handelsamt, oder von den Kommissaren auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1873 oder dieses Gesetzes bestätigt worden ist, soll eine Gesellschaft, auf welche dieser Theil des Gesetzes Anwendung findet, verhindern, solche angemessene Verkehrserleichterungen, wie sie die Kommissare im öffentlichen Interesse für erforderlich erachten, zu gewähren, noch dieselbe berechtigen, sie zu verweigern, noch auch die Kommissare hindern, in betreff derartiger Erleichterungen eine Bestimmung zu treffen oder durchzuführen.

§ 12. Soweit die Kommisare zur Prüfung und Entscheidung einer Angelegenheit befugt sind, können sie neben oder anstatt einer anderweiten Entschädigung der klagenden geschädigten Partei Schadensersatz in Höhe des ermittelten Schadens zubilligen. Ein derartiger Schadensersatz hat den gesammten Schadensanspruch, einschliesslich der Rückzahlung von Mehrfrachten, vollständig zu umfassen, welcher, falls dieses Gesetz nicht bestünde, der betreffenden Partei aus ihrer Beschwerdesache zugestanden haben würde.

Ein derartiger Schadensersatz soll aber nicht zugesprochen werden, wenn nicht die geschädigte Partei innerhalb eines Jahres nach Entstehung des Schadens vor den Kommissaren Klage angestellt hat.

Die Kommissare können die Höhe derartiger Schadensersatzansprüche entweder durch eigene Untersuchung ermitteln oder zu diesem Behufe eine Untersuchung durch eins oder mehrere ihrer Mitglieder oder durch einen ihrer Beamten anordnen.

§ 13. Bei Beschwerden über ungebührliche Bevorzugung ist eine Entschädigung nicht zu gewähren, wenn die Kommissare finden, dass die den Gegenstand der Beschwerde bildenden Frachtsätze für die Zeit ihrer Gültigkeit in den auf den Stationen der betreffenden Eisenbahngesellschaft ausliegenden Tarifbüchern vorschriftsmässig gemäss § 14 des Eisenbahngesetzes von 1873 und seiner Ergänzungen in diesem Gesetze veröffentlicht sind, es sei denn, dass die klagende Partei von der Eisenbahngesellschaft schriftlich die Beseitigung des Beschwerdepunktes verlangt und die Eisenbahngesellschaft dieser Forderung nicht in angemessener Frist und in der Weise, wie es die Kommissare für angezeigt erachten, Genüge geleistet hat.

§ 14. Die Kommissare können zwei oder mehreren der diesem Gesetz unterworfenen Gesellschaften aufgeben, eine von ihnen getroffene Verfügung zur Ausführung zu bringen und zu diesem Behufe gemeinschaftliche Massnahmen zu treffen. Auch können dieselben den Gesellschaften oder in streitigen Fällen einer derselben die Vorlage eines Planes zur Ausführung der Verfügung aufgeben und nach endgültiger Genehmigung dieses Planes jede der Gesellschaften anhalten, alles Nothwendige zu thun, um ihrerseits und innerhalb ihres Bereichs das Verfügte ins Werk zu setzen, ferner das Verhältniss, nach welchem die einzelnen Gesellschaften die dadurch entstehenden Kosten zu tragen haben, ihrerseits festzusetzen und geeigneten Falles für obige Zwecke auch besondere Verfügungen an eine oder mehrere dieser Gesellschaften erlassen.

Die Kommissare sind hiernach aber nicht ermächtigt, an zwei Gesellschaften eine Forderung zu stellen, welche unzulässig sein würde, wenn die zwei Gesellschaften nur eine einzige wären.

§ 15. Soweit die Eisenbahnkommissare von der ihnen im § 8 *) des Eisenbahngesetzes von 1873 und sonstigen Verordnungen verliehenen Befugniss, Streitigkeiten zwischen Gesellschaften auf Grund eines allgemeinen oder besonderen Gesetzes im schiedsrichterlichen Verfahren zu entscheiden, Gebrauch machen, haben die Bestimmungen eines durch ein derartiges Gesetz genehmigten Schiedsspruches dieselbe Gültigkeit, wie die Bestimmungen des betreffenden Gesetzes selbst.

§ 16. 1. Falls das Handelsamt oder die Kommissare auf desfallsigen Antrag in Ausübung einer durch ein allgemeines oder besonderes Gesetz ihnen verliehenen Befugniss einer diesem Gesetz unterworfenen Gesellschaft die Ausführung einer Brücke, einer Unterführung oder eines Zuganges, oder einer ähnlichen Anlage auferlegen, so können dieselben nach Lage der Sache als Bedingung der Ausführung vorschreiben, dass die Zahlung der ganzen oder eines Theiles der Ausführungskosten von den Antragstellern oder einigen derselben oder von anderen vom Handelsamt oder von den Kommissaren zu bezeichnenden Personen vertraglich übernommen werde. Jede der nachbezeichneten Lokalbehörden, als die Gesundheitsbehörden, das Strassenamt, der Strassenbauaufseher mit Zustimmung des Kirchspielvorstandes oder jede andere zur Abgabenauflegung berechtigte Behörde ist nach ihrem Ermessen berechtigt, in eine derartige von dem Handelsamte oder den Kommissaren genehmigte Uebereinkunft einzutreten.

2. Jede hierbei entstehende Frage über die Personen, von welchen, oder das Verhältniss, nach welchem die entstehenden Kosten zu tragen sind, kann auf Antrag einer Partei oder auf Grund einer Bescheinigung des Handelsamts von den Kommissaren entschieden werden.

3. Die obige Bezeichnung „Kirchspiel“ gilt hier in demselben Sinne, wie in den Gesetzen über die Landstrassen; und als „die Zustimmung des Kirchspielvorstandes“ gilt da, wo keine Kirchspielversammlung besteht, die Zustimmung einer Versammlung der zu den Wegegeldern beitragenden Einwohner, vorausgesetzt, dass zu einer solchen Versammlung in gleicher Weise eingeladen wird, wie dies bezüglich einer Sitzung der Kirchspielversammlung gesetzlich vorgeschrieben ist.

Berufungen.

§ 17. 1. Gegen Entscheidungen der Kommissare über Thatfragen oder in Bezug auf das Klagerecht eines Beschwerdeführers findet keine Berufung statt.

2. Soweit sonst Berufung nach diesem Gesetze überhaupt zugelassen ist, erfolgt dieselbe an ein höheres Berufungsgericht.

3. Die Einlegung einer Berufung hat stets nach denjenigen Rechtsgrundsätzen zu erfolgen, welche für derartige Berufungen von Zeit zu Zeit von der zuständigen Behörde aufgestellt werden.

4. Bei der Prüfung einer Berufung kann das Berufungsgericht alle diejenigen Schlussfolgerungen ziehen, welche nicht mit den thatsächlichen Feststellungen im Widerspruche stehen und zur Entscheidung der Rechtsfrage nöthig sind. Dasselbe hat in dieser Hinsicht dieselben Befugnisse, wie gegenüber einer Berufung gegen einen Beschluss eines höheren Gerichts und kann die gleichen Anordnungen erlassen, wie solche den Kommissaren zustehen, auch jede andere und weitergehende dem Rechte entsprechende Anordnung treffen, auch über die Kosten der Berufung entscheiden, doch kann kein Kommissar auf Grund oder infolge einer Berufung kostenpflichtig werden.

5. Die Entscheidung des höheren Berufungsgerichts ist eine endgültige. Sofern jedoch eine Meinungsverschiedenheit zwischen zwei Berufungsgerichten vorliegt, kann jedes Berufungsgericht, bei welchem eine gleiche Sache anhängig ist, die weitere Berufung an das Oberhaus zulassen, innerhalb der Grenzen und unter Festsetzung der Kosten, welche es für erforderlich erachtet.

6. Soweit nicht in diesem Gesetze zugelassen, kann eine Anordnung oder ein Verfahren der Kommissare weder in Frage gestellt, noch wieder aufgenommen, auch nicht aufgehalten oder aufgehoben werden durch Einhalts- oder Zwischenbefehl oder Beweisforderung oder auf andere Weise, sei es von seiten der Krone oder anderweit.

Ergänzungsbestimmungen.

§ 18. 1. Zwecks Ausführung dieses Gesetzes haben die Kommissare die volle richterliche Befugniss, alle rechtlichen und thatsächlichen Fragen zu untersuchen und zu entscheiden. Sie haben ferner in betreff der Zuziehung und Abhörung von Zeugen, der Vorlage und Einsicht von Urkunden, der Vollstreckung ihrer Befehle, des Betretens und der Besichtigung von Grundstücken, wie in betreff dessen, was sonst zur Ausübung der ihnen nach diesem Gesetze zustehenden Amtsbefugnisse und zur Ausführung dieses Gesetzes nothwendig oder geeignet ist, die gleichen Befugnisse, Rechte und Privilegien, wie solche einem höheren Gerichte zustehen. Wegen Nichterscheinens vor dem Gerichte kann jedoch eine Bestrafung nur mit Zustimmung eines Kommissars von Amtswegen erfolgen.

2. Die Kommissare können jeden ihrer Beschlüsse nachprüfen und aufheben oder abändern; indessen ist, soweit nicht dieses Gesetz anders bestimmt, jede Entscheidung oder Anordnung der Kommissare endgültig.

§ 19. Die Haupt- und Nebenkosten des Verfahrens unterliegen der alleinigen Festsetzung der Kommissare, welche auch bestimmen, von wem und an wen dieselben zu zahlen, sowie von wem sie zu schätzen und zu veranschlagen sind.

§ 20. 1. Die Kommissare können von Zeit zu Zeit mit Genehmigung des Lordkanzlers und des Präsidenten des Handelsamts für ihr Amtsverfahren und ihre Thätigkeit auf Grund

---

*) Derselbe lautet:

Sofern eine Streitigkeit zwischen Eisenbahngesellschaften oder zwischen Kanalgesellschaften oder zwischen einer Eisenbahn- und einer Kanalgesellschaft auf Grund der Bestimmungen eines vor oder nach diesem Gesetze erlassenen allgemeinen oder besonderen Gesetzes im schiedsrichterlichen Verfahren zu entscheiden ist oder auf Erfordern entschieden werden soll, ist dieselbe auf Ansuchen einer als Partei betheiligten Gesellschaft und mit Zustimmung der Kommissare, den letzteren zur Entscheidung — an Stelle eines Schiedsspruches — zu überweisen. Diese Befugniss zur Ueberweisung an die Kommissare erstreckt sich jedoch nicht auf diejenigen Fälle, in welchen ein Schiedsrichter in einem allgemeinen oder besonderen Gesetze namentlich oder nach seinem Amte bezeichnet ist, oder in welchen beim Vorhandensein eines auf Grund eines allgemeinen oder besonderen Gesetzes ernannten ständigen Schiedsrichters die Kommissare die Ueberweisung der streitigen Angelegenheit an diesen für richtiger erachten.

dieses Gesetzes und überhaupt für die Ausführung dieser Gesetzesvorschriften eine allgemeine Geschäftsordnung aufstellen, aufheben und abändern.

2. Alle derartigen Bestimmungen sind dem Parlament innerhalb drei Wochen nach ihrem Erlass vorzulegen, wenn dasselbe tagt, und, wenn dasselbe nicht tagt, innerhalb drei Wochen nach Anfang der nächsten Session, auch sollen dieselben gerichtlich vermerkt werden und Geltung haben, als wenn dieselben durch gegenwärtiges Gesetz festgesetzt wären.

§ 21. 1. Der Eisenbahn- und Kanalkommission wird eine solche Anzahl von Beamten, Sekretären und Gerichtsdienern zugetheilt, als der Lordkanzler, im Einverständniss mit dem Schatzamt, jeweilig bestellt.

2. Jeder dieser Beamten, Sekretäre und Gerichtsdiener erhält dasjenige Gehalt, welches das Schatzamt jeweilig festsetzt.

§ 22. Die Gehälter der angestellten Kommissare, wie aller Beamten, Sekretäre und Gerichtsdiener, welche der Eisenbahn- und Kanalkommission beigegeben werden, sowie alle zur Ausführung dieses Gesetzes entstehenden direkten und nebensächlichen Ausgaben der Kommissare sind aus den vom Parlament zu bewilligenden Mitteln zu bestreiten.

§ 23. Diese Gesetzesbestimmungen finden auf alle Eisenbahngesellschaften, Kanalgesellschaften und Eisenbahn- und Kanalgesellschaften Anwendung.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Betriebsreglement. Der im November v. J. erschienene X. Nachtrag zu diesem Reglement ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 832 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den X. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 847 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Verbreitung der Maul- und Klauenseuche (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnfragen im Oesterreichischen Reichsrathe.

Die durch den Hingang des unvergesslichen Kronprinzen unterbrochenen Sitzungen des Reichsrathes wurden mit der Berathung des Lagerhausgesetzes wieder aufgenommen, worüber wir nach deren Beendigung berichten werden. Eine angenehme Ueberraschung hat der Handelsminister durch die Vorlage über den nach seiner letzten diesbezüglichen Aeusserung im Abgeordnetenhause noch zweifelhaft gewesenen Staatsantheil am Reingewinn der Nordbahn (wir berichten hierüber nächstens) demselben bereitet. Im Budgetausschusse wurde der Etat der Eisenbahnen durchberathen; bezüglich der hierbei erfolgten vielen Anfragen und Interpellationen können wir nur die Beantwortung der wichtigsten derselben seitens des Handelsministers bezw. des Präsidenten der Staatsbahnen Freiherrn v. Czedik nachstehend auszugsweise mittheilen:

a) Beförderung von Briefen und Zeitungen mittelst Eilzügen.

Eine solche Beförderung findet nach Mittheilung des Handelsministers gegenwärtig in einzelnen Strecken bereits statt; die weitere Ausdehnung dieser Einrichtung wird den Gegenstand fernerer Erwägungen und Studien, namentlich auch bezüglich des zur Sprache gebrachten Apparates bilden. Derselbe lenkte in der letzten Gewerbeausstellung in Wien die Aufmerksamkeit der Fachmänner auf sich.

b) Betriebsverhältnisse der Galizischen Staatsbahnen.

Präsident Freiherr v. Czedik erklärt, bei der Fahrordnung der Galizischen Transversalbahn sei zu berücksichtigen, dass diese Bahn als neu gebaute Gebirgsbahn nicht sofort in die Usancen der alten Bahnen eintreten kann. Eine Konkurrenzbahn der Galizischen Carl Ludwigbahn wird die Galizische Transversalbahn bis Lemberg niemals werden können, weil sie viel länger und wegen des von ihr durchzogenen gebirgigen Terrains schwieriger zu betreiben ist. Jedoch wird für einzelne Theile dieser Bahn zur Erleichterung des Verkehrs in die Karpathenbäder auf Grund der im letzten Sommer gemachten Erfahrungen eine Verbesserung des Fahrplanes eintreten und ein Kurierzug auf der westlichen Strecke eingeführt werden. Uebrigens haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre der Galizischen Transversalbahn bisher nicht in dem Grade günstig gezeigt, dass man die Ausgaben durch Einführung direkter Verbindungen erhöhen kann. Was die Güterwagen betrifft, so wurden im Jahre 1888 aus dem Fahrparke der westlichen Staatsbahnen etwa 680 Wagen dahin abgegeben. Von den neu in Anschaffung kommenden 1000 Wagen, von denen 800 Kohlenwagen sind, werden wohl keine Wagen nach Galizien gestellt werden können, jedoch wird der Galizische Fahrpark aus den Mitteln der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn eine Vermehrung erfahren.

Normen im Detail für Materiallieferungen gibt es nicht, aber der allgemeine Grundsatz ist, dass bei gleicher Billigkeit und Güte alles aus der nächsten Nähe bezogen wird. Jedoch sind die Betriebsdirektionen öfters genöthigt, sich an einen entfernteren billigeren Konkurrenten zu wenden; z. B. werden die Drucksorten für Lemberg aus Wien bezogen. Aehnliches gilt auch von der Kohle. In Galizien sind die Kohlenlager im äussersten Westen und erhöhen die Transportkosten den Preis derselben. Ueberdies ist die Galizische Kohle minderwerthig, verwittert leichter, so dass sie für Depots nicht verwendet werden kann. (Siehe auch die Aeusserung unter e.)

c) Kohlenhandel der Eisenbahnbediensteten.

Präsident Freiherr v. Czedik erklärt, der Kohlenhandel der Bediensteten der Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen kommt in einem ausgedehnten Masse nirgends vor; es handelt sich nur um eine geringe Anzahl Wagenladungen. Die Generalverwaltung hätte die Aufhebung der Sache trotzdem beim Handelsminister beantragt, wenn sie nicht eklatante Beweise in die Hand bekommen hätte, dass dieser kleine Kohlenhandel geradezu zur Regulirung der Preise gegenüber den Kohlenhändlern und im Interesse des Publikums gelegen ist.

Der Handelsminister fügte bei, dass sich mehrere Stadtvertretungen, insbesondere in Böhmen, an das Handelsministerium mit der Bitte gewendet haben, diesen Zustand zu belassen.

d) Staatliche Förderung von Lokalbahnen.

Der Handelsminister bemerkt vorerst im allgemeinen bezüglich der angeregten Eisenbahnprojekte: Es ist bekannt, dass das Budget in den letzten Jahren mit sehr bedeutenden Ziffern für die Böhmisch-Mährische Transversalbahn belastet war. Das ist auch in diesem und wird bis zu einem gewissen Grade noch im nächsten Jahre der Fall sein. Das nächste Jahr wird mit 3 Millionen für die Böhmisch-Mährische Transversalbahn, 1 Million für das zweite Gleise Wien-Tulln und vielleicht noch mit einer Rate für den Bau einer Bahn belastet sein, welche allgemein staatlichen Rücksichten zu dienen bestimmt ist. (Es scheint diese vom Minister nicht genannte Bahnlinie die von Jaslo nach Rzeszow zu sein, über welche wir demnächst berichten.) Wenn diese starke Belastung einmal aufhört, dann wird der Moment gekommen sein, einer direkten Unterstützung von Lokalbahnen wieder näherzutreten und sich nicht auf eine indirekte Förderung zu beschränken, wie es in den letzten Jahren leider geschehen musste. Unter den bereits vorliegenden Projekten wird sich gewiss bezüglich einer wohlwollenden Behandlung in vorderer Reihe das Projekt der Unterkrainer Bahn befinden. Dasselbe ist unter Mitwirkung von Organen der Generalinspektion ausgearbeitet und bietet eine technisch und volkswirthschaftlich rationelle Grundlage dar. Die Anlagekosten betragen aber effektiv 9,35 Millionen Gulden, wovon ein Landesbeitrag von ½ Million in Stammaktien und sonstige Interessentenbeiträge mit 400 000 fl., zusammen 900 000 fl. gesichert sind. Bei Erhöhung dieser letzteren auf 1⅓ bis 2 Millionen Gulden erübrigt ein aus dem Ertrage unverzinster Kapitalrest von etwa 2,7 bis 3 Millionen Gulden. Bezüglich der Abzweigung der Hannsdorf-Ziegenhalser Bahn von Lindewiese zur Reichsgrenze bin ich nicht in der Lage, die Gesellschaft zu verhalten, den Bau auszuführen, weil die gesetzlichen Voraussetzungen für ein derartiges Vorgehen nicht gegeben sind. Auch kann ich diesen Bahnzweig auf Staatskosten nicht ausführen, weil es bisher nicht üblich ist, Abzweigungen von durch Private gebauten Linien auf Staatskosten zu erbauen. Die Erhebungen haben kein ungünstiges Ergebniss bezüglich der Beitragsleistungen zu Tage gefördert. Indess waren die letzteren doch nicht ausreichend, um den Bau sicherzustellen. Die Erhebungen werden fortgesetzt, und zwar, dem Wunsche der Landesregierung folgend, auch durch Organe der General-

inspektion. Nun ist noch eine Kombination zu erwähnen, die aber derzeit keineswegs reif ist. Wenn sich nämlich eine Aenderung in den Betriebsverhältnissen der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals ergeben sollte, so könnten dadurch die Mittel geboten werden, um die Abzweigung von Lindewiese auszuführen. Anlangend die Lokalbahn Laibach-Stein ist zu erwähnen, dass die Konzessionswerber neuestens ihre Ansprüche bezüglich der Ausgabe von Prioritäten reduzirt haben. Darüber sind die Verhandlungen im Zuge. Sofern das dabei erwachsene Hinderniss behoben wird, unterliegt die Konzessionirung keinem Anstande.

e) Vergebung der Arbeiten in den betreffenden Kronländern.

Hierüber sind nach der Bemerkung des Handelsministers (siehe die Aeusserung unter b) wiederholt Resolutionen im Galizischen Landtage beschlossen worden. Die Verwaltungsprinzipien der Staatsbahnen sind bekannt. Es ist gewiss wünschenswerth, die einheimische Industrie zu berücksichtigen, und geschieht dies auch immer ceteris paribus. Andererseits ist aber die Billigkeit der Offerte und die Vertrauenswürdigkeit des Unternehmers zu berücksichtigen. Bezeichnend hierfür sind die letzten Vergebungen von Staatsbauten; in Böhmen wurde Tabor-Pisek von einer Wiener Firma erstanden; das zweite Gleise Wien-Tulln (in Niederösterreich) ist an eine Böhmische Firma, Zivotzky & Hrabe, vergeben worden.

Budgetirung sämmtlicher im Staatsbetrieb stehenden Eisenbahnen.

Der Begründung dieses Resolutionsantrages des Abgeordneten Schwab im Budgetausschusse entnehmen wir folgende bemerkenswerthe Stellen: Er verweist zunächst darauf, dass alle im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen im engsten budgetären Zusammenhange stehen. Es gebe eine grosse Reihe von Ausgaben, die von der Staatsbahnverwaltung für alle im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen zusammen gemacht und die dann auf die einzelnen Linien, je nach der Bahnlänge oder Menge der Zugkilometer vertheilt werden. Diese für die einzelnen Bahnen berechneten Antheile werden nun im Finanzgesetze nicht nur für die im Staatsbesitze befindlichen Bahnen, sondern auch für alle im Staatsbetriebe befindlichen 14 Privat-Lokalbahnen mit Ausnahme der Erzherzog Albrechtbahn, der Mährischen Grenzbahn (garantirte und nichtgarantirte Linie), der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn ausgewiesen. Durch die dem diesjährigen Budget beigegebene Tabelle, welche ein sehr reiches Material in klarer, lichtvoller Weise bietet, für deren Vorlage Redner der Staatsbahnverwaltung aufrichtigen Dank ausspricht, sei es ihm möglich geworden, die Ergänzung des Budgets ziffermässig herzustellen, woraus deutlich erhellt, wie leicht durchführbar dieselbe ist und wie wenig stichhaltig die Gründe sind, die von der Regierung gegen die beantragte Ergänzung geltend gemacht wurden. In Bezug auf die garantirte Albrechtbahn und die garantirte Linie der Mährischen Grenzbahn beruft sich die Regierung auf die a. h. sanktionirten Verrechnungsgrundsätze — Verordnung vom 17. Oktober 1863 — und bemerkt, dass hiernach die Behandlung der garantirten Bahnen nach ihren Bruttoergebnissen im Finanzgesetze nicht zulässig sei, da die diesfällige Detailgebahrung der eigentlichen Staatsrechnung fern stehe. Es wird auch Werth darauf gelegt, die Erfordernisse an Subventionen sämmtlicher garantirter Bahnen an einer Stelle im Finanzgesetze vereinigt zu finden. Dem gegenüber weist nun Abgeordneter Schwab nach, dass durch seinen Antrag an dem Ausweise der Subventionen im Ressort des Finanzministeriums nicht das Mindeste geändert werden soll. Diese Subventionen beziehen sich auf jenen Zuschuss der Staatsverwaltung zu dem Betriebsüberschuss, der den Aktionären oder Besitzern von Prioritätsobligationen der betreffenden Eisenbahnunternehmungen zukommt, haben also mit dem Betriebe nichts zu thun und kommen hier nicht in Betracht. Hier handle es sich nur um den Betrieb und um jene Ausgaben, welche aus der Betriebsführung seitens des Staates für die Privatunternehmer resultiren. § 9 der bezogenen Verordnung enthält die Verpflichtung zur Einstellung „auch derjenigen Leistungen und Empfänge in das Budget, die als Vorschüsse gegen Ersatz oder Verrechnung einen Gegenstand der durchlaufenden Verrechnung bilden.“ Was durch den in Rede stehenden Antrag erzielt werden soll, wird hier in der präzisesten Weise zur Vorschrift gemacht. Im weiteren Verlaufe seiner Begründungsrede widerlegt Redner die Einwendungen, welche in Bezug auf die Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer Eisenbahn und Mährische Grenzbahn gemacht wurden. Zum Schlusse überreicht Abg. Schwab die ziffermässig durchgeführte Ergänzung des Budgets, nach welcher beim Titel „Staats-Eisenbahnbetrieb“ die Staatseinnahmen und -Ausgaben, den bestehenden thatsächlichen Verhältnissen entsprechend, um je 6 019 200 fl. erhöht erscheinen, das ziffermässige Ergebniss des Budgets aber hierdurch ganz unverändert verbleibt.

Benutzung von Draisinen oder Bahnwagen von Militärpersonen.

Vom K. K. Handelsministerium wurde anlässlich eines konkreten Falles diesbezüglich nach Einvernehmen mit den übrigen Ministerien folgende Entscheidung getroffen. Es dürfen Draisinenfahrten im Frieden nur von den zu Eisenbahnstudienreisen bestimmten Offizieren und zwar in jenen Fällen angesprochen werden, wo dies im Interesse einer instruktiveren Information über wichtigere Bahnstrecken gelegen ist. Schon bisher wurden den Offizieren zu dem gedachten Zwecke die Draisinen von den Bahnverwaltungen unentgeltlich und bereitwilligst zur Verfügung gestellt; das Reichs-Kriegsministerium hat nun erklärt, ein hierfür von einzelnen Bahnverwaltungen angesprochenes Entgelt leisten zu wollen. Die von demselben Ministerium für die zur Erlernung des Eisenbahndienstes kommandirten Militärpersonen abgegebene Erklärung, bezüglich Schadloshaltung der Bahnverwaltungen bei Unglücksfällen, hat naturgemäss auch auf die zu Bahnstudienreisen bestimmten Offiziere Anwendung. Diese Verpflichtung der Militärverwaltung wird auch in der Neuauflage der Vorschrift für den Militärtransport aufgenommen.

Frachtbegünstigung für Galizischen Spiritus.

In der letzten Eisenbahn-Direktorenkonferenz wurde über das Begehren, die Tarife für den Spiritusverkehr von Galizien nach Triest und Fiume herabzusetzen, berathen. Die Brodyer Handelskammer hatte nämlich in einer Eingabe an das Handelsministerium darauf hingewiesen, dass die Spiritusproduzenten Ostgaliziens infolge des neuen Branntweinsteuer-Gesetzes eine Abnahme des inländischen Konsums und danach einen bedeutenden Produktionsüberschuss verzeichnen. Um letzteren zu plaziren, müsse ein neues Absatzgebiet geschaffen werden. Ein Mittel zur Abhilfe erblickt die Handelskammer in der Herabsetzung der gegenwärtigen Spiritustarife aus Galizien nach den Adriahäfen um 25—30 pCt., sowie in der Beistellung einer ausreichenden Anzahl Cisternenwagen zum Zwecke des erleichterten Transportes seitens der Bahnverwaltungen. Das Handelsministerium hat die Eingabe den Bahnverwaltungen mit der Einladung übermittelt, das Ansuchen in eingehende Erwägung zu ziehen. In der Konferenz der betheiligten Bahnen wurde von der Mehrheit der Delegirten die Nothwendigkeit anerkannt, eine entsprechende Herabsetzung der Spiritustarife von den Ostgalizischen Stationen nach Triest eintreten zu lassen, über das Ausmass der zu gewährenden Frachtnachlässe (ob 10, 15 oder 20 pCt.) konnte aber eine Einigung nicht erzielt werden. Es wurde daher beschlossen, eine Verständigung im Wege des Schriftwechsels von Bahn zu Bahn herbeizuführen. In Bezug auf die Beistellung von Cisternenwagen wurde eine übereinstimmende Erklärung dahin abgegeben, dass die Bahnverwaltungen im Hinblick auf die geringe Anzahl eigener Cisternenwagen solche den Parteien nicht zur Benutzung überlassen könnten, dagegen gerne bereit seien, für die im Privatbesitze befindlichen Spezialwagen die thunlichsten Erleichterungen zu gewähren.

Die Betriebseinnahmen der Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1888.

Auf Grund der definitiven Zusammenstellungen gestalten sich die Einnahmen überaus günstig gegenüber den provisorischen Zusammenstellungen. Diesen zufolge betrugen die Einnahmen im Oktober vorigen Jahres 3 095 609 fl., während die definitive Ziffer 4 126 373,12 fl. ergab. Letztere beträgt 33 104 947,52 fl. für die Periode von Januar—Oktober 1888, welche Summe gegen die gleiche Periode des vorigen Jahres eine Steigerung von 3 531 729,52 fl. ergibt. Nach Hinzuschlagung der provisorischen Einnahmen für November und Dezember von 7 056 955 fl. würde für 1888 die Gesammteinnahme 40 161 902 fl. betragen, welche Summe sich durch die günstigere Gestaltung der definitiven Abrechnung voraussichtlich noch erhöhen wird.

Beschränkte Benutzung eines Doppelgleises.

Die Benutzung des auf den Strecken Oderberg-Seibersdorf und Pruchna-Oswiecim der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eröffneten zweiten Gleises ist noch mit einigen Schwierigkeiten verbunden. Das neue Gleise darf nämlich vorläufig nur mit einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde befahren werden, daher dürfen Kurier-, Personen- und Gütereilzüge nach Erforderniss, Separatmilitärzüge und Separatmaschinenzüge nur im alten Gleise verkehren. Da ferner das neue Gleise in der Richtung von Wien abwechselnd bald das links gelegene, bald das rechts gelegene ist, so muss bei den genannten Zügen ein öfterer Gleisewechsel stattfinden. Ueberdies müssen wegen der Fahrten auf unrichtigem Gleise sowie wegen der Fahrten auf der eingleisig verbleibenden Strecke Seibersdorf-Pruchna wiederholt die Signale an der Spitze des Zuges gewechselt werden. Um nun diesen abnormalen Dienst zu regeln, wurde von der Nordbahndirektion eine eigene Dienstordnung für die beschränkte Benutzung dieser doppelgleisigen Bahn erlassen, sowie die optische Signalisirung in der ganzen Strecke aufgelassen.

Kartell für Getreidetransporte.

In München hat in der vergangenen Woche zwischen den Vertretern der Oesterreichischen und der Bayerischen Staatsbahnen und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft eine Konferenz stattgefunden, in welcher anlässlich der bevorstehenden Frühjahrscampagne und nach Beilegung der bestandenen Differenzen die Erneuerung des bestandenen Kartells für den Transport von Getreide, Wein usw. für die Relation von Ungarn nach den westlichen Auslandsstationen erfolgt ist. Die bisher bestandenen Bestimmungen wurden im wesentlichen aufrechterhalten.

Erwerbung der Orientbahnen durch die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahngesellschaft.

Von den zu Budapest versammelten Mitgliedern des gemeinsamen Verwaltungsrathes wurde die Frage der Orientbahnen in vertraulichen Besprechungen eingehend erörtert, jedoch für insolange als nicht spruchreif bezeichnet, bis nicht das Urtheil des Schiedsgerichts über den zwischen der Pforte und dem Baron Hirsch bestehenden Rechtsstreit gefällt ist. Man hofft, dass bereits im Laufe des nächsten Monats greifbare Resultate zu Tage treten werden. Aus Konstantinopel wird nämlich geschrieben, dass der nach Berlin entsandte Rechtsbeistand der Pforte, Gescher Effendi, der letzteren gemeldet habe, Professor v. Gneist werde schon diese Woche die Ueberprüfung des ihm vorgelegten Aktenmaterials beendet haben und dürfte sodann voraussichtlich in der Lage sein, ein Urtheil zu schöpfen. Es verlautet weiter, dass den Verwaltungsräthen ein schriftliches Memoire der älteren Mitglieder des Pariser Komitees zur Kenntniss gebracht wurde, in welchem sich dieselben gegen die Erwerbung der Orientbahnen aussprechen. Ebenso gelangte ein schriftliches Gegengutachten der Fachorgane zur Verlesung, in welchem die in jenem Memoire entwickelten Gründe entkräftet wurden. Sowohl der Oesterreichische wie der Ungarische Verwaltungsrath beschlossen neuerdings, auf Grund dieses Gutachtens der Erwerbung der Orientbahnen prinzipiell zuzustimmen und Herrn Joubert, Präsidenten der Gesellschaft, mit der Weiterführung der Verhandlungen zu betrauen.

Bemessung der Gültigkeitsdauer der Tour- und Retourbillets auf der Böhmischen Westbahn.

Vom 1. März l. J. angefangen wird in der Bemessung der Gültigkeitsdauer der im Lokalverkehre zur Ausgabe gelangenden Tour- und Retourbillets eine Aenderung im Interesse der Reisenden dahin eintreten, dass die Retourfahrt am letzten Gültigkeitstage auch noch mit dem letzten fahrplanmässig vor Mitternacht in der Richtung nach der Billetausgabestation abgehenden Personenzuge angetreten werden kann.

Schiffsverkehr auf der Donau.

Die Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft macht bekannt, dass die Güteraufnahme von und nach allen Stationen auf der Strecke Regensburg - Baziasch (unterhalb Semlin) und Sissek-Belgrad am 20. d. Mts. begonnen hat.

Generalversammlung der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn am 15. d. Mts.

Der für 1888 vorgelegte Geschäftsbericht theilt mit, dass der seitens der Südbahngesellschaft eingegangene Pachtschilling von 550 000 fl. zur Zahlung der Zinsen für die gesellschaftliche Prioritätenschuld und gleichwie in den Vorjahren zur Zahlung einer Dividende von 5 pCt. auf die Aktien (im Gesammtbetrage von 4,39 Millionen Gulden) verwendet wurde. Laut Rechnungsabschluss beläuft sich der im abgelaufenen Jahre erzielte reine Ueberschuss auf 2 442 fl. Der Verwaltungsrath beantragt, die Versammlung wolle diesen Ueberschuss der Reserve für Kouponstempel zuweisen, welche dadurch auf 55 887 fl. anwachsen würde, und weiter genehmigen, dass auch der nächste Juli- und Januarkoupon der Aktien mit 5 pCt. aus dem Pachtschilling bestritten werde. Die Anträge wurden nach vorangegangener Genehmigung des Rechnungsabschlusses und Absolvirung des Verwaltungsrathes einhellig angenommen.

Generalversammlung der Ofener Gebirgsbahn am 19. d. Mts.

Zufolge des Direktionsberichts haben im vorigen Jahre 470 315 Personen diese Bahn benutzt und zusammen hierfür 31 759 fl. bezahlt. Die Signalapparate der Gebirgsbahn wurden vervollkommnet und für das Verkehrspersonal eine detaillirtere und pünktlichere Instruktion ausgearbeitet. Der Reingewinn der Gesellschaft beträgt 10 344 fl., wovon 7 160 fl. unter die Aktionäre vertheilt werden, somit 8 fl. für die Aktie, mit welchem Betrage der Aktienkoupon und mit 2 fl. der Genussschein eingelöst wird. Nach Ertheilung des Absolutoriums wurden zum Zwecke der Tilgung 13 Stück Aktien von je 100 fl. ausgeloost.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Während Nordbahn (2515), Staatsbahn (252) und Südbahn (100,20) etwas wichen, waren wegen der stetigen Verkehrsentwickelung bezw. günstigen Dividendenschätzungen Nordwestbahn (184), Elbethal (203,75), Graz-Köflacher (247,50), Buschtêhrader B (323) und Ostrau-Friedlander (195) sehr gesucht. Dasselbe war mit Kaschau-Oderberger (156,25) wegen der bevorstehenden Konversion, Ungarisch-Galizischen (186) und Ungarischen Westbahn (182,50) infolge der Verstaatlichung der Fall.

Aus Sachsen.

Preisermässigungen und Vergünstigungen im Personenverkehr.

In der letzten Sitzung des Sächsischen Eisenbahnrathes vom 7. d. Mts. hat diese Körperschaft ihre Zustimmung zu wichtigen und einschneidenden Neuerungen im Personenverkehr gegeben. Vor allem sollen die bisher in Sachsen entsprechend den aussergewöhnlich ungünstigen Neigungsverhältnissen der meisten Kurierzugsstrecken höher als auf den ebenen Strecken Norddeutschlands bemessenen Einheitsfahrpeise für Kurierzüge erheblich ermässigt werden und zwar für das Kilometer in der I. Kl. von 10 auf 9 ₰, in der II. Kl. von 7,5 auf 6,67 ₰ und in der III. Kl. von 5 auf 4,67 ₰. Damit sind die auf der Mehrzahl der Preussischen Staatsbahnen eingeführten Normaltaxen erreicht.

Daneben wird der Preis der Zuschlagskarten für Benutzung der Kurierzüge auf Rückfahrkarten um etwa die Hälfte herabgesetzt.

Endlich soll den Inhabern von Rückfahrkarten auch im Lokalverkehr der Sächsischen Staatsbahnen — wie bisher schon in den meisten direkten Verkehren — die Berechtigung zur Aufgabe von 25 kg Freigewicht eingeräumt werden.

Diese Neuerungen werden, wie es im Eisenbahnrath der Fall war, so auch in weiteren Kreisen des Publikums lebhaften Anklang finden und es steht zu hoffen, dass die namhaften Einbussen, welche die Sächsischen Staatsbahnen zunächst durch die gedachten Ermässigungen erleiden werden, im Laufe der Zeit wenigstens einigen Ausgleich durch vermehrte Benutzung der Kurierzüge finden werden. Dabei bleibt freilich zu bedenken, dass eine erhöhte Frequenz der auf ungünstigen Strecken laufenden Kurierzüge auch den Betriebsaufwand wegen Vorspanns weiterer Maschinen, bezw. Theilung der Züge usw. wieder wesentlich vergrössern wird.

Alle diese Aenderungen sollen bereits am 1. April d. J. ins Leben treten.

Von allgemeinem Interesse ist noch die dem Eisenbahnrath gemachte Mittheilung, dass vom nächsten Sommerfahrplan an ein neuer Kurierzug zwischen Dresden und München via Hof und umgekehrt eingelegt werden soll. Die Abfahrt von Dresden soll etwa 7 Uhr 40 Min. Vormittags, die Ankunft in München etwa 8 Uhr Abends erfolgen, während der Gegenzug etwa 8½ Uhr Vormittags in München abgehen und kurz nach 8 Uhr Abends in Dresden eintreffen soll. Damit ist eine lang erwünschte bequem gelegene Tagesverbindung zwischen Dresden und München geschaffen. Doch auch für den namhaften Verkehr zwischen dem Voigtlande und der Sächsischen Landeshauptstadt werden die neuen Züge von grossem Vortheil sein.

Schneepflug.

Die Anfang dieses Monats wieder in so starkem Masse eingetretenen Schneeverwehungen haben hinlängliche Gelegenheit geboten, die von der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung angeschafften Schneepflüge zu erproben. Die ersten Nachrichten, welche darüber in die Presse drangen, lauteten nichts weniger als günstig. Es wurde berichtet, dass der in der Lausitz stationirte Pflug bei der erstmaligen Verwendung in der Nähe von Bautzen entgleist und umgeschlagen sei und dabei an der ersten der ihn schiebenden beiden Maschinen einen Puffer zerbrochen habe. Der Führer der ersten Maschine sei dabei herabgeschleudert worden, ohne jedoch ernstlichen Schaden zu leiden. Durch diesen Unfall seien „alle Hoffnungen, die man auf den Schneepflug gesetzt, vernichtet."

Dem gegenüber ward später in den Tagesblättern konstatirt, dass es nur der vortrefflichen Leistung des Schneepflugs zu danken war, wenn der Betrieb in der Zeit vom 7. bis 10. Februar auf der Linie Dresden-Görlitz überhaupt aufrecht erhalten werden konnte. Er ist in der Zeit der Schneeverwehungen fast unausgesetzt in Thätigkeit gewesen und insbesondere in der stürmischen Nacht zum 10. Februar hat er sehr gute Dienste gethan. Dass der Schneepflug auf der Linie Bautzen-Wilthen entgleiste, hat mit der Frage der Wirksamkeit desselben nichts zu thun, zumal die Entgleisung auf einer vorher schon gepflügten Strecke stattfand. Die Entgleisungsursache lag in einem nebensächlichen Umstand, der alsbald beseitigt worden ist. Auch die beiden anderen im Erzgebirge und im Voigtlande zur Verwendung gekommenen Schneepflüge haben sich dem Vernehmen nach vortrefflich bewährt. Die Hoffnungen auf die Wirkungen des Schneepflugs sind also nicht „vernichtet", sondern durch den thatsächlichen Erfolg noch wesentlich übertroffen worden.

Die Pflüge sind übrigens nach dem bei der Gotthardbahn eingeführten System in Esslingen gebaut. Sie laufen auf eigenen Rädern und werden von Maschinen geschoben.

Pirk-Hof.

Die Interessenten des schon viele Jahre angestrebten Eisenbahnprojektes Weischlitz-Pirk-Hof, welches insbesondere eine direktere Verbindung zwischen Plauen, Greiz und Hof her-

stellen soll, entwickeln fortgesetzt rege Thätigkeit zur Verwirklichung ihres Wunsches. Eine Deputation des Eisenbahnkomitees hat kürzlich bei dem Herrn Finanzminister eine 1¼ stündige Audienz gehabt und von demselben dem Vernehmen nach die Auskunft erhalten, dass die Regierung der Ausführung der Linie als einer Sekundärbahn nicht entgegen sein werde, dass aber zur Anfertigung der erforderlichen Vorarbeiten vor Beginn des nächsten — im Herbst dieses Jahres zusammentretenden — Landtages keine Füglichkeit geboten sei. Die Interessenten möchten eine entsprechende Petition bei diesem Landtage einreichen.

Strohtransportwagen.

Der Sächsische Landeskulturrath hat ein Gesuch des landwirthschaftlichen Kreisvereins zu Bautzen, welches auf Vermehrung der Strohtransportwagen der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung gerichtet war, befürwortet. In den vor Abgabe des Gutachtens von den anderen landwirthschaftlichen Kreisvereinen herbeigezogenen Aeusserungen war mehrfach darauf hingewiesen worden, dass die Lieferung von Stroh an die Proviantämter ohne grosse Strohwagen für die Sächsischen Landwirthe unmöglich sei, da den konkurrirenden Preussischen Landwirthen solche Wagen in ausreichender Zahl zur Verfügung stünden.

Aus Württemberg.

Verwaltungsbericht der Verkehrsanstalten für 1887/88.

II.

Im Anschluss an den Bericht in Nr. 12 S. 120 d. Jahrg. d. Ztg. entnehmen wir dem Verwaltungsbericht weiter folgende Mittheilungen.

Eisenbahnen.

1. Allgemeines. Die Generaldirektion bestand im Berichtsjahre aus 1 Präsidenten, 2 Direktoren, 2 rechtskundigen, 13 administrativen und 5 technischen Mitgliedern.

Das Rechnungskontrolbüreau der Generaldirektion wurde in 2 Abtheilungen, in das Rechnungskontrolbüreau für den Personenverkehr und in dasjenige für den Güterverkehr, je unter einem besonderen Vorstand, getrennt.

2. Eisenbahnbau. Beim Eisenbahnbau waren in Thätigkeit das Eisenbahnbauamt Schiltach für den Abschluss der Abrechnungsgeschäfte aus dem Bau der Kinzigbahn und für Vorarbeiten der Bahnlinie Schiltach-Schramberg; die Hochbausektion Sigmaringen und die Bahnbausektionen Sigmaringen und Tuttlingen für die Ausführung der Bahnlinie Tuttlingen-Sigmaringen, die Bahnbausektion Leutkirch für die Ausführung der Württembergisch-Bayerischen Verbindungsbahnen Leutkirch-Memmingen und Wangen-Hergatz. Mit der Ausführung des zweiten Gleises von der Landesgrenze bei Crailsheim bis Eppingen waren die Betriebsbauämter Crailsheim, Hall und Heilbronn beschäftigt, mit dem Umbau der Bahnhöfe Ulm, Cannstatt und Mühlacker das Bahnhofbauamt Ulm und die Bahnhofbaubüreaus Cannstatt und Mühlacker.

3. Als Neuerungen in den Betriebseinrichtungen sind zu bezeichnen: die Einrichtung centraler Weichen- und Signalstellung auf weiteren Bahnhöfen; die Einführung von Blocksignalen an Stelle der früher nach Ankunft jedes Zuges auf einer Station geübten Rückmeldung an die Abgangsstation; Fortsetzung der Ausrüstung der Personen- und Postwagen mit durchgehenden Bremsen nach dem System Westinghouse und mit Gasbeleuchtung.

4. Staatsbahngebiet und Bahnbeschreibung. Im Berichtsjahre ist eine neue Bahnstrecke nicht eröffnet worden. Die Länge der im Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen betrug 1568,41 km. An Stationen wurden neu eröffnet der Haltepunkt Neufra a. Donau. Die Gesammtzahl der Stationen betrug 313.

Von der Gesammtlänge des Bahnnetzes liegen nur 358,53 km oder 22,86 pCt. horizontal, 1209,88 km oder 77,14 pCt. in der Neigung. Die grösste Neigung ist 1 : 43.

In gerader Linie liegen 907,99 km oder 57,89 pCt. der ganzen Bahnlänge, gekrümmt sind 660,42 km oder 42,11 pCt. Der kleinste Krümmungshalbmesser misst 286 m.

Die Schienenstrasse besteht durchaus aus breitbasigen Schienen, von welchen 1509,16 km aus Eisen und 806,88 km aus Stahl gefertigt sind. Zur Unterlage dienen denselben auf 1755,35 km hölzerne Querschwellen, auf 522,86 km eiserne Querschwellen, auf 6,62 km Steinwürfel und auf 25,64 km Langschwellen nach dem System Hilf. Direkt auf der Unterbettung nach dem System Hartwich ruhen 1,29 km, nach dem System Haarmann 4,28 km.

Die Länge der aus Stahlschienen bestehenden Gleise hat sich gegen das Vorjahr um 51,96 km und die Länge der Gleise mit eisernem Querschwellenoberbau um 44,39 km vermehrt.

5. Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschl. des Oberbaues betrugen 2967456 ℳ (1886/87 3256476 ℳ) und trifft auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 1904 ℳ (1886/87 2120 ℳ), auf 1 km Gleislänge 1294 ℳ (1886/87 1445 ℳ).

6. Von Neu- und Erweiterungsbauten an älteren Bahnlinien sind u. a. zu nennen:

Gleisevermehrungen und Umbauten auf dem Bahnhof Stuttgart aus Anlass der Durchführung centraler Weichenstellung (104339 ℳ), Herstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Horb-Eutingen (379639 ℳ). Im Bau begriffen: Erbauung eines Beamtenwohngebäudes in Esslingen, Herstellung zweier Dienstwohngebäude auf dem Bahnhof Tübingen, Herstellung eines zweiten Flosshafens in Heilbronn, Umbau der Bahnhöfe Bietigheim und Mühlacker, Herstellung des zweiten Gleises von der Landesgrenze bei Crailsheim bis Eppingen. Einrichtung centraler Weichen- und Signalstellung auf einer Reihe von Bahnhöfen. — Der Gesammtaufwand auf Centralweichenanlagen bis zum 31. März 1888 beträgt 1036661 ℳ.

7. Der Personalbestand beim Eisenbahnbetriebe betrug 8572 Personen (im Vorjahre 8336) und setzte sich zusammen aus 3723 etatsmässigen und 295 diätarischen Beamten und 4554 Arbeitern.

8. Der Bestand an Eisenbahnbetriebsmitteln betrug 334 Lokomotiven, 834 Personenwagen mit 38234 Sitzplätzen, 5167 Güter-, Gepäck-, Post-, Vieh- und Arbeitswagen mit 50431 t Ladegewicht.

9. Leistungen der Betriebsmittel und Hilfsanstalten. Die Anzahl der geförderten Züge beträgt 138829 mit durchschnittlich 33 Achsen. Die Kosten der Zugkraft berechnen sich für 1000 Nutzkm auf 493 ℳ, für 1000 Wagenachskilometer auf 16,02 ℳ. Für Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel sind an Kosten erwachsen 1756830 Mark (im Vorjahre 1676676 ℳ).

10. Werkstätten. Die Lokomotivwerkstätten beschäftigten durchschnittlich täglich 567, die Wagenwerkstätte 453 Handwerker und Arbeiter. Von der Schwellenimprägniranstalt wurden 79380 Stück Schwellen mit Chlorzink imprägnirt.

11. Personen- und Güterverkehr. Die Gesammtzahl der gefahrenen Personen beträgt 13416936 (gegen 12754472 im Vorjahre), davon entfallen auf den Binnenverkehr 94,17 pCt., auf den direkten Verkehr 4,81 pCt., auf den Durchgangsverkehr 1,02 pCt. An Gütern wurden befördert 4291523 t gegen 3744664 t im Vorjahre. Steinkohlen wurden eingeführt 718349 t, davon blieben für den Verkehr in Württemberg 709571 t.

12. Unfälle sind im Berichtsjahre 86 (mehr gegen das Vorjahr 10) vorgekommen, darunter 17 Entgleisungen und 13 Zusammenstösse. Hierbei wurden 10 Personen getödtet, 49 verletzt, und zwar unverschuldet bei Unfällen der Züge 1 Person getödtet, 14 verletzt, infolge eigener Unvorsichtigkeit 9 getödtet, 35 verletzt. Auf 1 Million beförderte Reisende kommen 0,15 Tödtungen und 0,30 Verletzungen. Entschädigungen an die Verunglückten bezw. deren Hinterbliebenen auf Grund des Haftpflichtgesetzes sind bezahlt worden 108858 ℳ (+ 17356 ℳ). Auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes wurden infolge von Verunglückungen beim Bahn- und Werkstättenbetrieb bezahlt 9119 ℳ. Ausserdem sind zu verzeichnen:

Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn	—
Achsbrüche an eigenen Lokomotiven und Wagen	1
Radreifenbrüche an Eisenbahnfahrzeugen	42
Schienenbrüche	61

Aus der Schweiz.

Nordostbahn.

In seiner Sitzung vom 2. d. beschloss der Verwaltungsrath, das auf Ende dieses Monats gekündigte 4 pCt Anlehen von 5 Millionen Francs vom 1. Juni 1862 zum Emissionskourse von 103 pCt. in ein neues 4 pCt. Anlehen von 5 Millionen Francs zu konvertiren, welches 8 Jahre unaufkündbar ist, nachher von der Gesellschaft auf 6 Monate gekündigt werden kann und bis Dezember 1903 zurückbezahlt sein muss.

Der Nachtschnellzug Zürich-Bern wurde am 3. Februar von der Nordostbahn zum ersten Mal mit elektrischer Beleuchtung abgelassen.

Gotthardbahn.

Die Baugesellschaft der Gotthardbahn Flüelen-Göschenen, welche den Bauvertrag vom 15. Mai 1879 mit der Gotthardbahn abgeschlossen hatte, stellt folgendes Klagebegehren: „Die Gotthardbahngesellschaft sei schuldig, der Baugesellschaft Flüelen-Göschenen die in den vorstehenden 612 Nummern präzisirten Nachforderungen im Gesammtbetrage von 3000909 Frcs. sammt Zins zu 6 pCt. vom 1. März 1887 an (Zeitpunkt der Besitzübernahme der vollendeten Bahn durch die Gotthardbahn) zu bezahlen.“ Die Gotthardbahngesellschaft bestreitet das Klagebegehren. Am 18. Januar ist nun zwischen den beiden Parteien ein Schiedsvertrag zustande gekommen.

Tössthalbahn.

Die Direktion der Tössthalbahn sucht mit Eingabe vom 18. Dezember 1888 um die Bewilligung nach zur Bestellung eines neuen und einzigen Pfandrechts auf ihre 39,126 km lange Linie behufs Sicherstellung eines 4 pCt. Anlehens im Betrage von 500 000 Frcs., welches zur Ablösung verschiedener schwebenden Schulden, sowie des Defizits der Tössthalbahn verwendet werden soll.

Landquart-Davoser Bahn.

Am 11. Februar wurden die Vertragsbedingungen festgesetzt für die Fortsetzung der Landquart-Davoser Bahn von Davos nach Samaden.

Schmalspurige Eisenbahn im Westen des Kantons Waadt.

Die Frage der Erstellung einer schmalspurigen Eisenbahn im Westen des Kantons Waadt zur Verbindung des Waffenplatzes Bière und der anderen wichtigeren Ortschaften am Fusse des Jura mit der Westbahn und dem See rückt nun endlich ihrer lang ersehnten Lösung entgegen. Was diese letztere bisher zumeist verzögert hatte, das war die grosse Schwierigkeit, die verschiedenen am fraglichen Unternehmen betheiligten Gegenden zur Wahl eines gemeinsamen, praktischen und mit den verfügbaren Finanzmitteln im richtigen Verhältniss stehenden Projektes zu bestimmen. Dies scheint nun dem Regierungsrath durch das Organ einer eigens damit beauftragten Expertenkommission gelungen zu sein, welche eine von Morges ausgehende, nach Villars-sous-Yens, Yens, Severy ziehende und durch Mollens-Ballens den Gipfelpunkt Bière erreichende Trasse und daneben eine Seitenstrecke über Aubonne und Gimel vorschlägt. Beide Strecken zusammen würden eine Gesammtlänge von etwa 60 km messen und dürften zum voraus auf eine ansehnliche Subvention auch seitens des Kantons rechnen.

Jura-Bern-Luzernbahn.

Am 15. Februar hat der Verwaltungsrath der Jurabahn das Budget für 1889 festgestellt. Die approximative Rechnung für 1888 gestattet eine Dividende von wenigstens 4 pCt. Die Anlehenskonversion wurde ratifizirt. Aktionäre, die konvertiren wollen, erhalten die Zinsdifferenz bis 30. September 1891, die anderen Aktionäre werden bis 30. September 1891 die 4 pCt. beziehen und behalten die Staatsgarantie.

Vitznau-Rigibahn.

Der Verwaltungsrath beantragt für 1888 Ausreichung einer Dividende von 8 pCt.; ausserdem eine ausserordentliche Einlage von 20 000 Frcs. in den Reservefonds (neben der statutengemäss vorgeschriebenen Summe von 10 000 Frcs.). Nach Abzug der Kontokorrentzinsen und Provisionen, Verzinsung der Obligationsschuld und Amortisation von 6 Obligationen ergibt sich diesfalls für 1888 ein Reinertrag von 114 541 Frcs. Trotz der ganz abnormen Witterungsverhältnisse des letzten Jahres ist der Ausfall der Frequenz nicht erheblich gewesen. Es lässt dieser Umstand auf fortdauernde Steigerung des Fremdenverkehrs am Vierwaldstättersee schliessen.

Aus Italien.

Betriebseröffnungen im Dezember v. J. und im Januar 1889.

Ferrara-Ravenna-Rimini. Nachdem bereits am 27. Dezember 1888 die landespolizeiliche Abnahme der noch ausstehenden Strecken Argenta-Ravenna, Cesenatico-Rimini und Massalombarda-Lavezzola (der Abzweigung Lavezzola-Lugo) ohne Anstände stattgefunden (vergl. Nr. 100 S. 945 Jahrg. 1888 d. Ztg.), ist deren Betriebseröffnung am 10. Januar d. J. erfolgt und hat damit der Verkehr auf der ganzen Linie Ferrara-Ravenna-Rimini begonnen. Die 39,4 km lange Strecke Argenta-Ravenna war seit März 1886 im Bau. Das Bauterrain war ziemlich schwierig. Der Bahnhof Argenta befindet sich in 3,4 und der zu Ravenna in 3,16 m Höhe über dem Meeresspiegel, und auf der Strecke liegen die Bahnhöfe Lavezzola, Voltana, Alfonsine, Glorie und Mezzano, sowie die Haltestelle S. Biagio. Von den 123 Kunstbauten, welche die tiefe Lage des Bahnkörpers erforderte, befinden sich 13 ausserhalb desselben; nur 11 dieser Bauten sind als grössere zu bezeichnen, von denen die 145 m lange eiserne Renobrücke mit 3 Bogen der bedeutendste ist. Die Festlegung des Fusses ihrer Mittelpfeiler hat viel Mühe verursacht. Der Baugrund des ganzen Geländes besteht aus mehr oder weniger sandhaltigem Thonboden in fortlaufender Abwechselung mit moorartigem, mit unbedeutendem Pflanzenwuchs bestandenem Schlamm, wie ihn das Ueberschwemmungsgebiet des Po vielfach erzeugt. Das Hauptgewicht bei der Anlage des Bahnkörpers war nächst der Festigkeit auf den Schutz gegen Unterspülung zu legen. Die im ganzen 21,1 km lange Strecke Cesenatico-Rimini war bis zum Rubicon bereits im Juli 1886 aus dem Gröbsten fertiggestellt, während die Erdarbeiten auf der Reststrecke, obwohl theilweise schon in 1884 begonnen, sich sehr verzögert hatten. Bahnhof Cesenatico liegt 3,56 und Bahnhof Rimini 5,21 m über dem Meeresspiegel, so dass die höchste Neigung nur 0,7 pCt. beträgt. Die beiden Zwischenbahnhöfe heissen Bellaria und Viserba. Von den 14 grösseren Kunstbauten sind bemerkenswerth die gemauerte Rubiconbrücke mit 9 flachen Bogen zu je 12 m Lichtweite, die eiserne Usobrücke mit 40 m Spannung, die 20 m lange Brücke über den Landeplatz am Marecchiafluss und die Verbreiterung der Marecchiabrücke bei Rimini. Letztere Aenderung war durch den Anschluss der neuen Strecke an die Linie Ancona-Bologna mit der Erweiterung des Bahnhofes Rimini geboten.

Die gleichfalls am 10. Januar mit der Reststrecke Massalombarda-Lavezzola vollständig eröffnete 23 km lange Abzweigungslinie Lugo-Lavezzola läuft, besonders in ihrer ersten Strecke bis Conselice, durch Tiefland, welches mindestens 8 Monate im Jahre mit Wasser bedeckt ist. Ein Theil dieser Niederung wird bereits zum Reisanbau benutzt, doch harrt der grösste Theil derselben noch der Verwerthung. Von Lavezzola aus liegt auf 6,8 km Entfernung Bahnhof Conselice und auf 9,1 km die Haltestelle S. Patrizio. — Der leicht erklärliche Widerstand der Anwohner gegen Versuche zu einer durchgreifenden Ableitung des Wassers hat auf der kurzen Strecke zur Anlage von 90 Kunstbauten gezwungen, von welchen 49 ausserhalb des Bahnkörpers liegen; die 3 bedeutendsten davon sind 2 eiserne Brücken von je 20 m Lichtweite und die 51 m lange, in 3 Bogen geführte Brücke über das Flüsschen Bonacquisto.

Battipaglia-Reggio di Calabria. Am 31. Dezember 1888 wurde die weitere Strecke Bagnara-Palmi und am 3. Februar d. J. die Strecke Palmi-Gioia Tauro (im ganzen 17 km) mit den genannten Bahnhöfen dem Betriebe übergeben und zwar für vollen Verkehr.

Eboli-Reggio. Die 19 km lange Strecke Castelnuovo-Vallo-Pisciotta ist am 11. Januar d. J. mit den Zwischenstationen Casalicchio und Ascea für den Betrieb eröffnet worden.

Sardinische Sekundärbahnen. Nachdem die Theilstrecke Bosa-Macomer-Tirso (siehe Nr. 9 S. 88 d. Jahrg. d. Ztg.) am 26. Dezember 1888 und am 25. Januar d. J. deren Verlängerung Tirso-Orotelli eröffnet wurden, ist am 6. Februar d. J. die weitere Strecke Orotelli-Nuoro eröffnet worden. Die Eröffnung der Strecken Isili-Laconi und Sassari-Alghero steht bevor.

Vom Panamakanal.

Einem, von dem Direktor der Weimar-Geraer Eisenbahn, Herrn Baurath Kohl, in dem Gewerbeverein von Weimar gehaltenen Vortrage entnehmen wir die folgenden Betrachtungen über die durch den Krach des Panama-Kanalunternehmens herbeigeführte Lage desselben:

Ganz Deutschland wird sich sicher freuen, wenn es in der That möglich sein sollte, die zur Vollendung des Schleusenkanals angeblich noch erforderlichen 300, nach anderen 500 bis 800 Millionen Francs Kapital zu beschaffen. Schon die grosse Verschiedenheit dieser Ziffern beweist aber, dass Unterlagen fehlen und dass die Regierung ganz Recht gehabt hat, als sie die 3 Monate Frist zu gestatten vorschlug, damit durch eine Studiengesellschaft endlich einmal genau festgestellt werde, was eigentlich denn am Panamakanal fertig und was noch zu leisten sei.

Hierüber scheinen zuverlässige Unterlagen durchaus zu fehlen; man fängt jetzt an allen Orten an laut zu bemängeln, dass die ganz anders lautenden Gutachten Amerikanischer, Kolombianischer und Englischer Ingenieure von keiner Französischen Zeitung wiedergegeben worden seien. Aus den Berichten der Panamagesellschaft lässt sich, heisst es, kein klares Bild der Lage gewinnen, weil dabei der Dienst der Schulden, der grossen Spesen, und der Bauaufwand durchmengt erscheinen und die Höhe des letzteren daraus nicht erkannt werden könne.

Als eine neueste Nachricht aus Paris ist mitgetheilt, dass nach einem Gutachten der vereinigten Ingenieure die Fortsetzung der Arbeiten auf der bisherigen Grundlage unmöglich sei. — Da ich nicht habe erfahren können, dass von irgend einer Seite eine Untersuchung des Panamabaues an Ort und Stelle in Gang gesetzt ist, die seit dem Krache verflossene Zeit dazu auch noch zu kurz wäre, halte ich diese sonst schwerwiegende Mittheilung für unbegründet. Sie zeigt aber, wie man über die technische Seite der Sachlage denken mag. Mir selbst ist es vollkommen glaublich, dass die Arbeiten in der seitherigen Weise nicht fortgesetzt werden können; dazu fehlt ja vor allem das Geld — neues wird schwer zu beschaffen sein, denn man fängt jetzt genauer zu rechnen an und kommt dabei zu keinem angenehmen Ergebnisse.

Die Panamagesellschaft hat bis jetzt für über 2025 Millionen Nennwerth an Aktien, Obligationen und Loosen einen Erlös von nahe 1400 Millionen gemacht, also das Geld zu einem Durchschnittskourse von 67,6 pCt. mit durchschnittlich 6,17 pCt. Zinsen erlangt. Dieses ganze enorme Kapital ist verschwunden; die dafür ausgegebenen Papiere sind aller Vermuthung nach werthlose Scheine geworden, die sich als solche aber doch zum netten Spielpapier der Börse eignen und dazu fleissig benutzt werden.

Die Fertigstellung des Schleusenkanals wird zur Zeit auf noch 300—800, im Mittel 500, Millionen Kosten geschätzt und diese Summe ebenfalls mit zu 6,17 pCt. Zinsen gerechnet, macht allein über 30 Millionen jährliche Zinsenlast, d. i. gerade nur so viel, als der fertige Panamakanal vielleicht überhaupt nur muthmasslich erzielen wird.

Diese muthmasslichen Einnahmen nämlich lassen sich aus einem Vergleich mit dem Suezkanal ableiten — der hatte im ersten Betriebsjahre keinen, im dritten aber 2 Millionen Ueberschuss und seit einigen Jahren beträgt dieser Ueberschuss jährlich gegen 30 Millionen; also eben gerade so viel, als für die obengenannte Verzinsung des zur Fertigstellung des Panamakanals jetzt noch nothwendigen Geldes erheischt wird — auf eine grössere Einnahme als beim Suezkanal kann man kaum rechnen, denn der Panama-Schleusenkanal ist keinenfalls für den grossen Verkehr des Suezkanals ausreichend; vielleicht darf man die halbe Leistungsfähigkeit annehmen, und dann würde die für den Panamakanal geplante Erhebung doppelt hoher Kanalgebühren eben nur denselben Reinertrag geben, als beim Suezkanal. Hierbei aber ist nicht in Betracht genommen, dass die Betriebs-Unterhaltungskosten eines Schleusenkanals verhältnissmässig wesentlich höher sein werden, als die für den ebenen Suezkanal und weiter ebensowenig, dass höchst gewichtige Stimmen der Meinung sind, der fertige Panamakanal werde niemals diejenige grosse internationale Bedeutung haben, als der Suezkanal; ferner ist ungünstig, dass das Unternehmen des Panamakanals mit Wettbewerbunternehmungen zu rechnen hat, von denen beim Suezkanal überhaupt fast nicht die Rede sein kann. Dahin gehören die Pacificbahnen Nordamerikas und Südamerikas und der doch wohl zur Ausführung kommende Nicaraguakanal und vielleicht auch die Schiffs-Eisenbahn bei Tehuantepec.

Dass das Privatkapital imstande sein möchte, unter solchen Umständen entsprechend einzugreifen und die Französischerseits und seitens der Inhaber der Panamapapiere deshalb stattfindenden Anstrengungen zum Ziele führen könnten, halte ich für ausgeschlossen.

Ich sehe die Sachlage jetzt bei weitem ungünstiger an, als ich sie voriges Jahr selbst geschildert habe. Damals glaubte ich noch an die Möglichkeit eines Niveaukanals — dieselbe ist mir sehr fraglich geworden, nachdem sachverständigerseits das Abrutschen der steilen Böschungen trotz Urgebirge in Aussicht genommen wird. — Warum man die im ersten Projekte aufgenommene 6 km lange Tunnelausführung dabei verwirft, ist nirgends klargestellt.

Der Schleusenkanal ist mir nur ein Nothbehelf; derselbe kann nur als wenig erfreulicher Rest betrachtet werden, der aus dem grossen allmählich mehr und mehr zerbröckelten Projekte eines internationalen Panama-Niveaukanals übrig geblieben ist.

Nachdem übrigens, wie wir bereits in Nr. 12 S. 122 d. Ztg. berichtet haben, der Versuch, mit Hilfe der Banque Parisienne auf den Namen Lesseps das erforderliche Geld zu beschaffen, trotz der Fortdauer der Subskription selbst von den Sanguinikern als gescheitert erkannt worden ist, sollen jetzt nach der „Fr. Ztg." neuerdings Verhandlungen mit der Pariser Haute Finance angeknüpft werden, in der Absicht, das Unternehmen thunlichst als ein Französisches fortzuführen. Die erste Vorbedingung war bei den vorausgegangenen Verhandlungen bekanntlich, dass Herr v. Lesseps nur noch als Ehrenmitglied der Verwaltung angehöre, und dass vor allem festgestellt werde, wie weit die Arbeiten in Wahrheit sich befinden. Inzwischen ist aber viel kostbare Zeit verloren gegangen, und es bleibt zweifelhaft, ob die ernsten Finanzkreise sich jetzt noch so bereit zeigen werden, wie dies vor einigen Wochen der Fall war.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Jaslo-Sanok (K. K. St. B. nordöstliche Linien) und in der Strecke Hannsdorf-Niederlindewiese (Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals) am 15. Februar l. J. bis auf weiteres eingestellt.

Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung wird dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht

Wien, am 18. Februar 1889. (475)
Die Verkehrsdirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Die laut Bekanntmachung vom 9. d. Mts. (Vereins-Zeitung Nr. 12) mitgetheilte Betriebsstörung der diesseitigen Strecken ist seit gestern vollständig gehoben.

Blankenburg am Harz, 20. Februar 1889.
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. (476)

Die diesseitigen Fähranstalten sind dem Betriebe wie folgt wieder übergeben:

1. Bingerbrück-Rüdesheim am 16. d. Mts.
2. Obercassel bei Bonn „ 17. „
3. Griethausen bei Cleve „ 18. „

Köln, den 19. Februar 1889. (477)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oberhessische Eisenbahnen. Die zufolge Bekanntmachung vom 11. Februar d. J. in Nr. 13 seit dem 9. d. Mts eingetretene Verkehrsstörung auf unserer Strecke Alsfeld-Fulda ist vom 14. d. Mts. ab wieder behoben worden.

Giessen, den 18. Februar 1889. (478)
Grossherzogliche Direktion.

3. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Vom 14. bis einschliesslich 16. d. Mts. ist der Betrieb auf der Stargard-Cüstriner Eisenbahn durch Schneeverwehungen gestört. Die Wiederaufnahme desselben in vollem Umfange ist am 17. d. Mts. erfolgt.

Berlin, den 17. Februar 1889. (479)
Die Betriebsverwaltung.

Mecklenburgische Südbahn. Infolge Schneeverwehungen war der Betrieb auf der Mecklenburgischen Südbahn vom 14 bis 17. d. Mts. unterbrochen.

Berlin, den 19 Februar 1889. (480)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Infolge von Schneeverwehungen war der Betrieb auf der Strecke Doberan-Rostock vom 14.—15. d. Mts., auf der Strecke Sternberg-Karow vom 8.—9. d. Mts. und auf der Strecke Hornstorf-Karow vom 14.—17. d. Mts. eingestellt.

Wismar, den 18. Februar 1889. (481)
Betriebsverwaltung
der Wismar-Rostocker Eisenbahn.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der wegen Schneeverwehung in der Strecke Hannsdorf-Niederlindewiese der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals am 9. Februar l. J. eingestellte Verkehr wurde am 13. Februar l. J. wieder aufgenommen.

In der Strecke Niederlindewiese-Ziegenhals war der Gesammtverkehr vom 8. bis zum 10. Februar eingestellt.

Ebenso wurde der aus gleicher Ursache auf der Lokalbahn Böhm.-Leipa-Niemes, auf der K. K. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt und in der Strecke Jaslo-Sanok (K. K. St. B. nordöstliche Linien) am 9. Februar l. J. eingestellte Verkehr am 12. Februar l. J. wieder aufgenommen

Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung wird dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Wien, am 17. Februar 1889. (482)
Die Verkehrsdirektion.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Asch Rossbach vom 9. bis 13. Februar 1889 eingestellt war.

Ferner wurde der wegen Schneeverwehung am 7. Februar l. J. in der Strecke Dolina-Wygoda eingestellte Verkehr am 13. Februar l. J. und der aus gleicher Ursache in der Strecke Stanislau-Husiatyn am 10. Februar l. J. eingestellte Gesammtverkehr in der Strecke Stanislau-Czortkov am 13. Februar l. J. und in der Streke Czortkov-Husiatyn am 14. Februar l. J. eröffnet.

Wien, am 17. Februar 1889. (483)
Die Verkehrsdirektion.

4. Güterverkehr.

Für Petroleum im Verkehre mit den Badischen Stationen Achern, Donaueschingen, Hausach, Hornberg, Riegel, Schiltach, Wolfach kommen vom 1. k. Mts. ab direkte Frachten im Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarif zur Einführung. Der bezügliche Nachtrag kann in den Expeditionen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 18. Februar 1889. (484)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Vom 1. März cr. ab kommt im vorbezeichneten Verkehre im Versand von den diesseitigen Stationen Bebra, Hahnstätten, Limburg, Schraplau, Spangenberg und Stedten nach den Hessischen

Stationen zu Frankfurt a/M., Hanau, Höchst und Wiesbaden, sowie nach solchen diesseitigen Stationen, deren Verkehr über Linien der Hessischen Ludwigsbahn bedient wird, ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Staubkalk zur Einführung, dessen Frachtsätze und Transportbedingungen denen des bereits bestehenden Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien im Eingangs genannten Verkehre entsprechen.

Die genannten Dienststellen ertheilen Auskunft. (485)

Frankfurt a/M., den 16. Februar 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen Lokalgütertarif vom 1. April 1886 ist der vom 1. März 1889 an gültige Nachtrag 24 herausgegeben, welcher einen Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) und Mergel zum Düngen, sowie Ausnahmesätze für Hohlglas und Steinkohlen etc. enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 16. Februar 1889. (486)
Königliche Eisenbahndirektion

Mit dem 1. März d. J. gelangt im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg ein Ausnahmetarif für Kalirohsalze zum Düngen, als Askanit, Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit und Sylvinit von den Stationen Aschersleben, Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg zur Einführung.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Köln, den 23. Februar 1889. (487)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. März d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Oberschlesischen Steinkohlen und Kokes etc. nach den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Linien Arnsdorf-Dresden-Chemnitz (ausschliesslich), Nossen-Freiberg-Moldau, Flöha-Olbernhau und -Reitzenhain, Flöha-Weipert, Dresden-Weinböhla und Dresden - Coswig - Rosswein - Niederwiesa. Druckexemplare sind von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 15. Februar 1889. (488)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Breslau. Am 1. März d. J. kommt der Nachtrag XIII zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger sowie Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter. Ferner gelangen durch den Nachtrag Tarifentfernungen für Station Kempen des Direktionsbezirks Breslau mit sämmtlichen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., berichtigte Entfernungen des Nachtrags XI und ein Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, zur Einführung.

Das Nähere ist durch die Expeditionen zu erfahren, auch ist der Nachtrag durch dieselben zu beziehen. (489)

Frankfurt a/M., den 14. Februar 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch - Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ist zum Pfälzisch - Württembergischen Gütertarif vom 1. Mai 1888 der I. Nachtrag zur Einführung gelangt, welcher u. a. Frachtsätze für die Station Hasenberg, Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs III etc., sowie für Thomasschlacken enthält.

Die Besitzer des Haupttarifes erhalten den Nachtrag auf Verlangen unentgeltlich.

Stuttgart, den 18. Februar 1889. (490)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
F. d. Pr.: Wrede.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Tarifen für den Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof loco und transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweiz anderseits vom 1. Oktober 1886 ist mit Gültigkeit vom 1. März 1889 je der IV. Nachtrag erschienen.

Die Nachträge enthalten neben einzelnen Berichtigungen einen Reexpeditionsfrachtsatz für Petroleum Basel Bad. Bahnhof transit-Genf, sowie Taxänderungen im Verkehr mit Chaux-de-Fonds und den Stationen der Neuenburger Jurabahn.

Exemplare der Nachträge können von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 18. Februar 1889. (491)
Generaldirektion.

Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn. Am 1. März l. J. wird zu dem Gütertarif für den Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn vom 1. Mai 1887 der Nachtrag I eingeführt. Der Nachtrag enthält, ausser verschiedenen bereits früher in Kraft getretenen Tarifänderungen, Entfernungen und Frachtsätze für einige neu aufgenommene sowie abgeänderte, grösstentheils kürzere Entfernungen für mehrere Stationen. Im Verkehr mit den Stationen Köln-Gereon und Köln-Pantaleon des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln linksrh. ergibt die Frachtberechnung nach den neuen Entfernungen in einzelnen Tarifklassen geringe Frachterhöhungen. Soweit dieses der Fall ist, bleibt die bisherige Frachtberechnung noch bis zum 15. April l. J. in Kraft.

Elberfeld, 13/2. 89. (492)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehre zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin und Breslau einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits. Am 1. März d. J. treten in den oben bezeichneten Verkehren für die Beförderung von Kalirohsalzen zum Düngen als Askanit, Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit und Sylvinit in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht und den Wagen von den diesseitigen Stationen Aschersleben, Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg nach sämmtlichen mehr als 311 km von denselben entfernt gelegenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Breslau ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Ueber deren Höhe geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Magdeburg, den 20. Februar 1889. (493)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Am 1. März d. J. tritt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 10 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Kontrolvorschriften für Exportgüter, Entfernungen für die Hannoverschen Stationen Bettmar, Broistedt, Feudingen, Friedrichshütte, Garbolzum und Hoheneggelsen, Frachtsätze für die Stationen Blumenthal i/Hann. und Farge der Farge-Vegesacker Eisenbahn, sowie Ausnahmetarifsätze für Staubkalk (Kalkasche), Mergel und Kalirohsalze zum Düngen.

Magdeburg, den 20. Februar 1889. (494)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. April 1889 tritt für die Beförderung von Gütern aller Art zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn Direktionsbezirks Breslau andererseits ein neuer Staatsbahn-Gütertarif (Theil II) in Kraft. Derselbe enthält die besonderen Bestimmungen nebst Kilometerzeiger und Tariftabellen.

Infolge der seit dem Bestehen des bisherigen Tarifs inzwischen vorgenommenen Neuvermessungen der Strecken haben sich verschiedene Entfernungen um 1 km vergrössert; auch durch Beseitigung von Druckfehlern sind vereinzelt Frachterhöhungen eingetreten; infolge der Eröffnung von Neubaustrecken sind aber auch an Stelle der bisherigen vielfach niedrigere Entfernungen zur Einstellung gelangt.

Weitere Ermässigungen der Fracht sind besonders durch Einstellung neuer direkter Ausnahmetarifsätze für Getreide, Hülsenfrüchte usw., für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II und im Verkehre nach Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde für gebrannte Steine sowie Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau eingetreten, dagegen ist der bisherige Ausnahmetarif 6 für rohe Steine usw. in Wegfall gekommen.

In den Ausnahmetarifen 6 und 7 für Eisenwaaren und Eisen und Stahl des Spezialtarifs II sind nur diejenigen Stationen des Oberschlesischen Eisenhüttenreviers aufgenommen worden, welche thatsächlich als Versandstationen in Frage kommen.

Mit dem Einführungstage des neuen Tarifs tritt der seitherige Staatsbahntarif Bromberg-Breslau vom 1. April 1885 nebst sämmtlichen Nachträgen ausser Kraft.

Die Frachtberechnung für die in dem Tarif bereits aufgenommene Station Danzig Weichselbahnhof findet erst vom Tage der später besonders bekannt gegebenen Betriebseröffnung statt.

Der neue Gütertarif wird am 15. März d. J. zur Herausgabe gelangen und ist von diesem Tage ab bei unseren Güterexpeditionen käuflich zu beziehen; bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau Auskunft über die neuen Frachtsätze.

Bromberg, den 17. Februar 1889. (495)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. März d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a/M. und Hannover ein Nachtrag V, enthaltend Frachtsätze für die Station Frellstedt des Direktionsbezirk Magdeburg, in Kraft. Druckexemplare sind von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 19. Februar 1889. (496)
Königliche Eisenbahndirektion.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. I.

Beiblatt zu Nr. 15 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 23. Februar 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Lokal - Güterverkehr des Bezirks Frankfurt a/M. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ist der Nachtrag 3 zu unserem Lokal-Gütertarif vom 15. August 1888 erschienen, enthaltend eine Bestimmung wegen Berechnung der Frachten für Militärsendungen, sowie einen Ausnahmetarif für Staubkalk etc.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. Februar 1889. (497)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie von Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Am 1. März d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag II, welcher u. a. Koksfrachtsätze von Station Bruch enthält.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 21. Februar 1889. (498)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Transporte von Fleisch, Wildpret und todtem Geflügel nach Frankreich. Infolge des Umstandes, dass von seiten einzelner Verfrachter für Fleischtransporte, welche in besonders hierfür eingerichteten Wagen nach Frankreich zur Beförderung gelangen, die Anwendung der Frachtsätze des im Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch - Französischen Verbands-Gütertarif vom 15. Juli 1881 enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 9 für Güter aller Art irrthümlicher Weise beansprucht worden ist, sieht sich die unterzeichnete Verwaltung veranlasst, hiermit zur öffentlichen Kenntniss zu bringen, dass auf Transporte von Fleisch, Wildpret und Geflügel in besonders hierfür eingerichteten Wagen weder die Frachtsätze des erwähnten Ausnahmetarifs Nr. 9 noch jene der allgemeinen Wagenladungsklasse A 1 und B des Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Verbands-Gütertarifs vom 15. Juli 1881 anwendbar sind.

Wien, am 5. Februar 1889. (499)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Für Frachtgüter der Klassen I, II, A, B, sowie der Spezialtarife 1 u. 2 (Güterklassifikation für Oesterr.-Ungarn) von Tannwald nach Reichenberg und umgekehrt, welche nachweislich von Morchenstern herstammen, bezw. für Morchenstern bestimmt sind, wird mit Gültigkeit 14 Tage nach der im Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt in Wien erfolgten Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1889, unter den dort verlautbarten Bedingungen ein Nachlass von drei Kreuzern Oe. W. Noten pro 100 kg von den offiziellen Frachtsätzen im Rückvergütungswege bewilligt.

Wien, am 17. Februar 1889. (500)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn. Vom 1. April d. J. ab wird die Gültigkeitsdauer sämmtlicher im diesseitigen Lokalverkehr zur Verausgabung gelangenden Rückfahrkarten von 2 auf 3 Tage, den Tag der Ausgabe mitgerechnet, verlängert. Die Gültigkeitsdauer derjenigen Rückfahrkarten, welche am Tage vor dem ersten Oster-, Pfingst- oder Weihnachtsfeiertage gelöst werden, wird dergestalt erweitert, dass dieselben allgemein noch am vierten Tage — den Tag der Lösung eingeschlossen —, also noch am Tage nach dem zweiten Feiertage zur Rückfahrt benutzt werden dürfen. Einer Abstempelung der Fahrkarten bedarf es hierzu nicht.

Dortmund, den 20. Februar 1889. (501)
Die Direktion.

6 Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von:

ca. 1650 Tons Verbindungstheile

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind.

Angebote sind bis zum 27. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 11. Februar 1889. (502)
Das Generaldirektorat
der Dänischen Staatsbahnen.

Umbau von Bahnhof Bremen. In öffentlicher Verdingung soll vergeben werden die Lieferung und Aufstellung von rund 20 000 kg Eisenfachwerk einschl. schweisseiserner Fenster für den Wasserthurm am Doventhors-Steinwege.

Termin am Dienstag, den 5 März 1889, Vorm. 9 Uhr, im Baubüreau für den Bahnhofsumbau, wo die Verdingungsunterlagen für 2 ℳ zu haben sind.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Bremen, den 19. Februar 1889. (503)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 8 gedeckten und 12 offenen Güterwagen soll vergeben werden. Bedingungen nebst Zeichnungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ bezogen werden, Angebote, in welchen auch die Lieferzeit anzugeben, sind bis zum 27. d. Mts. dahier einzureichen.

Giessen, den 20. Februar 1889. (504)
Grossherzogliche Direktion.

Verdingung von Lokomotivkesseln. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 2 Stück vollständige Lokomotivkessel in 1 Loose beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Lokomotivkesseln" zu dem auf Sonnabend, den 9. März 1889, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 19. Februar 1889. (505)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in Tilburg und in Zwolle vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in vierzehn Loosen zu vergeben.

Diese Materialien liegen in Tilburg und in Zwolle zur Besichtigung vom 18. Februar bis zum 11. März d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft „Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Tilburg und in Zwolle.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum
11. März d. J.
portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 25. März d. J. an ihre Offerten gebunden.

Der Generaldirektor. (506)

Verkauf von 10 Stück ausrangirten Lokomotiven. Angebote sind bis Montag, den 4. März 1889, Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven" postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstr. 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar oder in Zehnpfennig-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. März 1889.

Berlin, den 16. Februar 1889. (MG 507)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Gesuch von Maschinenzeichnern. Die Staatseisenbahn - Verwaltung bedarf

wissenschaftlich gebildeter, tüchtiger Maschinenzeichner. Bewerber haben sich bei der unterzeichneten Stelle unter Vorlage ihrer Zeugnisse und Angaben ihrer Taggeldsansprüche in Bälde zu melden.
Stuttgart, den 19. Februar 1889. (508)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
F. d. Pr.: Wrede.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Gesucht:
Ein erfahrener **Betriebsleiter** für eine grössere Secundärbahn, sowie
Ein bereits in der Praxis ausgebildeter Maschinenmeister,
Ein Werkmeister.
Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften unter Angabe des bisherigen Gehalts zu richten an die Centralverwaltung für Secundairbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin, Grossbeerenstrasse 88.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 16. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifugung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Februar 1889.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Von den Preussischen Wasserstrassen.

Bezüglich der in der Zeit vom 1. April 1887 bis 31. März 1888 erfolgten Bauausführungen an denjenigen Wasserstrassen, über deren Regulirung dem Preussischen Landtage besondere Vorlagen gemacht sind, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten demselben eine Denkschrift zugehen lassen, welcher wir die nachstehenden Angaben entnehmen.

I. Von denjenigen Strömen, über deren Regulirung dem Landtage unter dem 3. November 1879 eine Denkschrift vorgelegt ist.

Für den Ausbau der Weichsel waren in dem Berichtsjahre 2 064 315,75 *M.* verfügbar, wovon 2 051 041,12 *M.* verwendet und somit 13 274,63 *M.* erübrigt sind. Die Regulirungsarbeiten bestanden im wesentlichen in Buhnenbauten. Bezüglich der Ausbildung eines gleichmässigen Stromschlauches und der Vertiefung innerhalb der ausgebauten Strecken sind erfreuliche Fortschritte erzielt; die Schiffahrt hat bei niedrigen Wasserständen durchgängig grössere Fahrtiefen vorgefunden als im Jahre 1886, und infolge dessen, sowie durch die Besserung der Handelsverhältnisse, hat der Schiffsverkehr durchweg nicht unerheblich gegen das Vorjahr zugenommen.

Durch die Regulirungsarbeiten der Oder von der Neissemündung bis Schwedt, welche im allgemeinen bereits im Rechnungsjahre 1885/86 vollendet wurden, sind längs des ganzen Stromes erhebliche Sandmassen in Bewegung gekommen, welche soweit sie sich nicht in Buhnenfeldern absetzten, der untersten Stromstrecke abwärts Cüstrin zugeführt wurden und daselbst bei dem stark abnehmenden Gefälle zur Ablagerung gelangten. Um der Verwilderung dieser Strecke entgegenzutreten, sind weitere Ausführungen begonnen, deren Kosten auf 500 000 *M.* ermittelt sind. Auf der Strecke oberhalb der Neissemündung hat die Regulirung des Stromes sich nicht in dem wünschenswerthen Masse durch Buhnenbauten erreichen lassen; die volle Verbesserung wird erst durch die beschlossene Kanalisirung erzielt werden.

Die Schifffahrt auf der Oder hat vom 5. März bis zum 23. Dezember ohne Unterbrechung, im ganzen also an 294 Tagen, stattgefunden. Der Verkehr auf der Strecke unterhalb Breslau ist übrigens der Schiffszahl nach 12 mal und der Ladung nach 33 mal so gross als auf der Strecke Ratibor-Breslau. Bemerkt sei noch, dass unter den hauptsächlichsten verfrachteten Schiffsgütern die Steinkohlen den hervorragendsten Antheil haben; von Breslau aus wurden allein 4 500 410 Ctr. derselben stromab befördert.

Für die Elbe standen 128 680,08 *M.* zur Verfügung; verwendet wurden 114 892,00 *M.*, so dass ein Betrag von 13 788,08 *M.* erübrigt ist. Der Wasserstand des Stromes war im Jahre 1887 vom Monat Juli ab andauernd ein so ungemein niedriger, dass der Verkehr ausserordentlich erschwert wurde und sogar für kurze Zeit nur 1/3 der Tragfähigkeit der Fahrzeuge ausgenutzt werden konnte. Nach dem Jahresdurchschnitt bei der Berg- und Thalfahrt zusammenberechnet, wurden die gewöhnlichen Frachtschiffe zu 61 pCt. ihrer Tragfähigkeit beladen gegenüber 72 bezw. 67 pCt. in den beiden Vorjahren. Als wichtigste Güterarten, welche auf der Elbe verfrachtet wurden, sind zu nennen: Baumwolle, Dachschiefer, Düngemittel, Farbhölzer, Gerbstoffe, Heringe, Harz, Jute, Kolonialwaaren, Oele und Fette, Petroleum, Roheisen, Soda, Schwefelkies, Salz, Getreide, Malz, Braunkohlen, Hülsenfrüchte, Mehl, Kleie, Obst, Papier, Steine, Erden, Zucker usw.

Zur Regulirung der Weser sind von dem in Höhe von 379 088,76 *M.* verfügbaren Betrage 286 322,15 *M.* verwendet; mithin sind 92 766,61 *M.* erspart. Das angestrebte Ziel, die Herstellung einer Fahrrinne von mindestens 25 m Breite und 1,25 m Tiefe dürfte erst erreicht werden, wenn sämmtliche Strecken ausgebaut und die einzelnen Werke mit flacheren Böschungen vor den Köpfen versehen sind. Auf der Oberweser war die Güterschifffahrt im Jahre 1887 unterhalb Münden an 34 Tagen und unterhalb Carlshafen an 23 Tagen durch Hochwasser und Eisgang unterbrochen; oberhalb Hameln musste die

Mitte Mai begonnene Personen-Dampfschifffahrt bereits Mitte August wegen mangelnder Fahrtiefe eingestellt werden.

Als Ziel der Regulirung des Rheins auf der Strecke von Bingen bis zur Holländischen Grenze ist in der Denkschrift vom Jahre 1879 bezeichnet worden:

1. die Herstellung folgender Wassertiefen bei gemittelten gewöhnlich niedrigsten Wasserständen (+ 1,50 m am Pegel zu Köln):
   a) von Bingen bis St. Goar . . . . 2,0 m
   b) von St. Goar bis Köln . . . . 25 „
   c) von Köln bis zur Niederlandischen Grenze 3,0 „
2. die Herstellung einer Breite des Fahrwassers von der unter 1 bezeichneten Tiefe im oberen Laufe des Rheins mit 90 m beginnend und alsdann im Verhältniss der Abnahme des Gefälles und der Zunahme der Wassermenge auf 150 m steigend.

Die Baukosten waren zu 22 Millionen Mark, die Bauzeit zu 18 Jahren angenommen. Für das Rechnungsjahr 1887/88 haben 1 433 438,94 ℳ zur Verfügung gestanden, wovon 959 557,97 Mark verwendet sind, so dass ein Rest von 473 880,97 ℳ verblieben ist. Dieser sehr erhebliche Restbetrag ist dadurch zu erklären, dass die Anfuhr der Baumaterialien und die Bauausführung durch ungünstige Wasserstands- und Witterungsverhältnisse verzögert worden ist.

Die Fahrtiefe ist nicht allein durch die in der Ausführung begriffenen Regulirungsbauten auf längeren Strecken verbessert worden, sondern auch durch umfangreiche Baggerungen, welche aus Anlass des niedrigen Wasserstandes zur Beseitigung vereinzelter Versandungen des Fahrwassers nothwendig wurden. Im Laufe des Berichtsjahres sind rund 200 000 cbm Kies und Sand aus dem Rhein gebaggert worden. Wenngleich der mittlere Jahreswasserstand 2,53 m C. P. betrug, so wurde doch die Schifffahrt in den Herbstmonaten dadurch, dass der Wasserstand an 50 Tagen unter dem gemittelten niedrigsten von 1,50 Meter C. P. blieb, sehr beschränkt. Gehemmt war die Schifffahrt durch Hochwasser an 8 und durch Eistreiben an 23 Tagen.

Der gesammte Güterverkehr in den Rheinhäfen, bezw. auf den Werften zu Biebrich, Schierstein, Bingerbrück, Oberlahnstein, Coblenz, Bonn, Köln, Neuss, Düsseldorf, Uerdingen, Hochfeld, Duisburg, Ruhrort und Wesel, sowie im Eisenbahnhafen bei Ruhrort, an der Eisenbahnladestelle bei Deutz und am Rheinufer bei Duisburg betrug:

im Jahre 1885 . . . 5 892 181 t
„ „ 1886 . . . 6 155 131 „
„ „ 1887 . . . 6 523 326 „

Ueber die Deutsch-Niederländische Grenze wurden folgende Gütermengen ausschliesslich des Flossholzes befördert:

im Jahre 1885 . . . 4 495 314 t
„ „ 1886 . . . 4 517 874 „
„ „ 1887 . . . 4 956 171 „

Die ausgeführten Güter bestanden zu 60 pCt. aus Steinkohlen und die eingeführten zu 40 pCt. aus Getreide.

Aus Deutschland nach Holland und umgekehrt gingen:

im Jahre	Schiffe	davon beladen
1885	38 090	29 486
1886	36 062	28 060
1887	38 765	31 580

Nach dem Schiffsregister der Versicherungsgesellschaft „Providentia" in Frankfurt a/M. wurde der Rhein zur Zeit der Aufstellung des Berichts von 533 Dampfschiffen und von 5 568 Segelschiffen, im ganzen also von 6 111 Fahrzeugen befahren. Unter den Dampfschiffen waren 50 pCt. Deutsche, 38 pCt. Holländische und 12 pCt. Belgische Schiffe.

II. Von denjenigen Strömen, über deren Regulirung dem Landtage unter dem 27. Oktober 1880 eine Denkschrift vorgelegt ist.

Als Ziel der Regulirung der Spree und Havel war die Herbeiführung einer Ladungstiefe der Fahrzeuge von 1,26 m bei niedrigstem Wasserstande angenommen. Zu diesem Zwecke wurde ausser der Anleihe zur Verbesserung der Märkischen Wasserstrassen im Betrage von 5 227 000 ℳ eine Gesammtsumme von 18 Millionen Mark, welche innerhalb 6 Jahren zur Verwendung kommen sollte, als nothwendig bezeichnet. Dieser Betrag wurde jedoch durch die Aenderung des Entwurfs zur Erweiterung des Landwehrkanals um 2 400 000 ℳ vermindert.

Auf Grund dieser Veranschlagungen sind bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1887/88 aus der Anleihe zur Verbesserung Märkischer Wasserstrassen 4 733 029,85 ℳ, für den Kanal Zehdenick-Liebenwalde 1 343 634,89 ℳ, für den Ausbau des Landwehrkanals 3 138 413,88 ℳ, für die Kanalisirung der Unterspree 2 119 621,66 ℳ und für die Regulirung der unteren Havel von Plaue bis zur Elbe 182 958,97 ℳ, im ganzen also 11 517 659,25 ℳ verwendet, während der Ausbau der Oberspree durch den Neubau des Oder-Spreekanals ersetzt wird, dessen Kosten aus der durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 genehmigten Anleihe bestritten werden.

Inwieweit infolge der Verbesserung des Fahrwassers eine Hebung des Schiffsverkehrs auf den in Rede stehenden Wasserstrassen eingetreten ist, kann aus den vorliegenden Nachweisungen nur unvollkommen erkannt werden, da dieselben zwar über die Zahl, aber nicht über die theilweise sehr beträchtlich gesteigerte Grösse der Fahrzeuge Aufschluss geben. Der Gesammtverkehr des Landwehrkanals in dem letzten Jahre übertrifft den seither grössten des Jahres 1875, welcher im Durchschnitt von Eingang und Ausgang 16 775 Schiffe betrug.

Für die Arbeiten an der Mosel sind von den verfügbaren Mitteln in Höhe von 134 628,65 ℳ in dem Berichtsjahre 104 339,91 ℳ verausgabt; es sind somit 30 288,74 ℳ erübrigt. Die aussergewöhnlich niedrigen Wasserstände sind zwar im Interesse der mit gutem Erfolge geförderten Bauausführungen sehr erwünscht, dem Verkehr jedoch recht nachtheilig gewesen; derselbe hat während der Monate Juli bis Oktober 1887 fast ganz geruht.

Nach der Denkschrift vom 27. Oktober 1880 war für die neue Pregelstrecke von Tapiau bis Königsberg und für die Deime eine planmässige Regulirung und die Herstellung einer Fahrwassertiefe von 1,50 m bei durchschnittlich niedrigstem Wasserstande in Aussicht genommen. Die bezüglichen Kosten waren zu 590 000 ℳ veranschlagt. Ausserdem sollte behufs vollständiger Nutzbarmachung der regulirten Deime als Schifffahrtsstrasse der Grosse Friedrichsgraben, welcher die Deime mit dem Nemonienstrome verbindet, auf eine Breite von mindestens 40 m bei Mittelwasser gebracht werden. Für die hierzu erforderlichen und damit im Zusammenhange stehenden Regulirungsarbeiten waren 1 210 000 ℳ in Aussicht genommen. Von den, die bezeichneten Wasserstrassen betreffenden Summen standen in dem Berichtsjahre 213 401,39 ℳ zur Verfügung, verwendet wurden jedoch nur 46 016,96 ℳ, so dass ein Rest von 167 384,43 ℳ verblieben ist.

Für die Regulirung der Memel sollten im ganzen 3 236 000 ℳ binnen 10 Jaheen verwendet werden. Von dem verfügbaren Betrage von 382 335,92 ℳ sind im Berichtsjahre 324 415,78 ℳ verausgabt und 57 920,14 ℳ erübrigt. In allen regulirten Strecken ist die vorgeschriebene Tiefe hergestellt worden, und es wird erwartet, dass dieselbe bei ordnungsmässiger Unterhaltung der angelegten Strombauwerke von Bestand sein wird. Der Verkehr an der Russischen Grenze ist verhältnissmässig unbedeutend gewesen und hat gegen die Vorjahre noch weiter abgenommen, weil die Ausfuhr von Getreide aus Russland erheblich gesunken ist und die Ausfuhr von Lumpen und Knochen ganz aufgehört hat. Auch die Einfuhr von Waaren nach Russland ist unter dem Drucke der sprungweise erhöhten Russischen Grenzzölle sehr zurückgegangen.

III. Von denjenigen Strömen, über deren Regulirung dem Landtage unter dem 21. Februar 1882 eine Denkschrift vorgelegt ist.

Für die Regulirung der Warthe ist die Herstellung einer durchgehenden Fahrtiefe von 1,00 m beim niedrigsten Wasserstande als anzustrebendes Ziel bezeichnet. Von der verfügbaren Summe von 415 525,99 ℳ sind im Berichtsjahre 366 255,68 ℳ verwendet und 49 269,41 ℳ erübrigt. Auf der im Regierungsbezirk Frankfurt a. O. gelegenen Strecke haben sich die Fahrtiefen durch die in grossen Massen abgetriebenen und zu Thal wandernden Sandfelder sehr wechselvoll gestaltet.

Der aufstrebende Schiffsverkehr auf der Warthe ist durch den überaus niedrigen Wasserstand des Sommers 1887 nur wenig beeinträchtigt worden. Die nachgewiesene Zunahme der Schiffe erscheint um so bemerkenswerther, als auch die Tragfähigkeit der Fahrzeuge mit der Verbesserung des Fahrwassers bedeutend gesteigert ist. Während nämlich die Schiffe vor der Regulirung kaum 2 000 Centner laden durften, können jetzt Segelschiffe mit Ladungen von 3 000 Centnern und mehr verkehren. An der Grenze hat sich in dem Berichtsjahre nur die Holzflösserei gesteigert, dagegen der Waarenverkehr in noch weiterem Umfange als fruher verringert; als Grund dieses dauernden Rückganges des Grenzverkehrs wird die Erhöhung der Russischen Zölle angegeben.

Für die Regulirung der Unstrut und Saale sind in dem Berichtsjahre 266 857,11 ℳ von der verfügbaren Summe von 381 147,70 ℳ verwendet; als Rest sind somit 114 290,59 ℳ verblieben. In der Unstrut sind die Fahrtiefen auf das erstrebte Mass von 0,80 m beim niedrigsten Wasserstande gebracht, während zur Herbeiführung des gewünschten Zieles bei der Saale zunächst noch der Ausbau einiger besonders schwieriger Strecken erforderlich wird. Auf dem erstgenannten Strome ist der Schiffsverkehr infolge von Betriebseinschränkungen auf den Zuckersiedereien und Braunkohlenzechen der dortigen Gegend während der letzten Jahre ziemlich stark zurückgegangen.

Von dem behufs Regulirung der Ems in Aussicht genommenen Betrage von 2 400 000 *M.*, welcher sich auf sechs Jahre vertheilen sollte, sind in dem Berichtsjahre 372 991,40 *M.* verfügbar gewesen und 275 044,64 *M.* verwendet, der erübrigte Rest beträgt 97 946,76 *M.* Der Zweck der Bauausführungen ist zum Theil schon vollständig erreicht, zum Theil augenscheinlich zu erwarten.

Im allgemeinen wird in dem Rechenschaftsberichte bemerkt, dass die Regulirung der grösseren und kleineren Ströme innerhalb des Preussischen Staatsgebietes in dem Rechnungsjahre 1887/88 wiederum bedeutende Fortschritte gemacht hat. In mehreren Flussläufen sind die Fahrrinnen bereits soweit ausgebaut, als nach den bezüglichen Denkschriften in Aussicht genommen war, und die Arbeiten auf die Unterhaltung der Strombauten und die Reinigung des Fahrwassers von örtlichen Hindernissen beschränkt worden. Die Verbesserung der im Bau befindlichen Stromrinnen schreitet in solchem Grade fort, dass auf einigen Wasserstrassen die Schifffahrt auch bei den aussergewöhnlich niedrigen Wasserständen des Berichtsjahres die gewohnten Fahrtiefen vorfand. Während auf diesen Stellen durch die kräftige Förderung der Stromarbeiten zeitliche Nachtheile für die Schifffahrt vermieden wurden, so verlief der wasserarme Sommer auch für den Betrieb auf den bereits planmässig ausgetieften Strömen ohne wesentlichen Schaden, weil der Binnenschifffahrtsverkehr sich schon so entwickelt hat, dass der niedrige Wasserstand das fortschreitende Gedeihen der Schifffahrt nicht hemmen konnte.

Der trotz mancher Ungunst der Verhältnisse bemerkbar gewordene Aufschwung des Wasserverkehrs im Berichtsjahre beweist, dass die für den Ausbau der in Rede stehenden Ströme bewilligten Summen sachgemäss verwendet sind und in der Hebung des allgemeinen Wohlstandes reichen Ersatz finden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover am 31. Dezember v. J. in Betrieb genommene Nebenbahn Grohn-Vegesack-Farge (10,4 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 835 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 841 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Schneeverhältnisse des Jahres 1888 mit besonderer Berücksichtigung Berlins und Umgegend.

Mit Rücksicht auf den fortdauernd sich steigernden Verkehr gewinnen die denselben beeinträchtigenden Witterungsverhältnisse auch für den Eisenbahnfachmann eine zunehmende Bedeutung, und insbesondere unter dem Eindrucke der vielfachen, durch dieselben verursachten Verkehrsstörungen, im Laufe der letzten Jahre wird die Frage immer dringlicher, inwieweit es möglich ist, derartigen Vorkommnissen wirksamer als bisher entgegenzutreten. Zu diesem Behufe bildet das Studium der Witterungsverhältnisse die nothwendige Grundlage, und wir halten es daher für angezeigt, die Aufmerksamkeit unserer Leser gelegentlich auf dieses Gebiet zu lenken. Demgemäss entnehmen wir der „Magdeb. Ztg." die folgenden Angaben:

Die Schneeverhältnisse des Jahres 1888 in Berlin und Umgegend waren in vieler Beziehung so eigenthümliche, dass ihrer jetzt, nachdem die betreffenden Berechnungen gesammelt vor uns liegen, wohl mit einigen Worten gedacht werden darf, zumal die gleichen oder ähnlichen Erscheinungen fast in ganz Norddeutschland beobachtet wurden. Nachdem bereits die drei letzten Monate des Jahres 1887 uns insgesammt 19 Schneetage gebracht hatten, kamen in den Monaten Januar bis April 1888 deren noch 47 hinzu, so dass der Winter 1887/88 im ganzen 66 oder, wenn man diejenigen Tage, an denen ein oder mehrere Male Schneeflocken fielen, noch hinzurechnet, sogar 74 Schneetage aufzuweisen hat, d. h. mehr, als seit Beginn der Beobachtungen im Dezember 1847 jemals in einem Winter vorgekommen sind. Die normale Zahl der Schneetage wurde im letzten Winter um mehr als das Doppelte übertroffen, während im Winter 1878/79, der bis dahin als der schneereichste galt, diese Zahl nur 50 betrug. Auch dadurch zeichnete sich der Winter 1887/88 in Berlin wie in fast ganz Norddeutschland vor allen anderen seit 1847 aus, dass die grösste in einem Monat vorgekommene Anzahl von Schneetagen, in Berlin 18 im Februar 1888, ihm angehört (bisher war 17, im Januar 1879, das bezügliche Maximum), sowie ferner dadurch, dass an 18 Tagen hintereinander, vom 26. Januar bis 12. Februar, Schnee in grösserer oder geringerer Menge, zum Theil auch mit Regen vermischt, fiel. Aus den früheren Beobachtungen lassen sich nur zwei Fälle nachweisen, wo es höchstens 8 Tage hintereinander geschneit hat. Sind dies schon Eigenthümlichkeiten genug — „mirabilis nivis" würden Meteorologen früherer Jahrhunderte, wie Schott, Kircher u. a. gesagt haben — so war das späte Auftreten so starker Schneefälle, wie sie in den Tagen vom 17. bis 21. März 1888 in Berlin sich ereigneten, nicht weniger überraschend, um so mehr, als dieselben bei dem gleichzeitig herrschenden Frostwetter die Anhäutung so grosser Schneemassen zur Folge hatten, dass am 21. März, also am Frühlingsanfang 1888, die Höhe der Schneedecke ihr Maximum in diesem Winter, 26 cm, erreichte. Es dürften viele Jahrzehnte vergehen, ehe Derartiges wieder eintreten wird. Diese Erscheinung war, wie auch die schon vorher genannten, nicht blos lokaler Natur. Fast in ganz Norddeutschland bedeckten zu jener Zeit gewaltige Schneemassen den Boden. So betrug die Höhe der Schneedecke, gemessen um 7 Uhr Morgens des 21. März 1888, nach den von Dr. Hellmann im Jahresbericht der Berliner Meteorologischen Gesellschaft veröffentlichten Angaben in Ost- und Westpreussen 40—50 cm, in Pommern und Brandenburg 20—30, im ebenen Theile von Sachsen und Thüringen 30—40, in Hannover und Oldenburg 10—20 cm. Ja selbst auf Helgoland war die Schneedecke noch 7 cm hoch. Auch in der ganzen Rheinprovinz bedeckte am 21. März Schnee das Erdreich in der Höhe von 3—15 cm; nur der bevorzugteste Theil derselben, der Rheingau, war schneefrei. Hatten wir also noch zu Ende des langen Winters 1887—1888 Schnee in Menge, durch den nicht zum geringsten Theil die verheerenden Ueberschwemmungen von Elbe, Oder und Weichsel bedingt wurden, so mussten wir auf den ersten Schneefall im Winter 1888/89 länger als je warten. Erst am letzten Tage des Jahres 1888 stellte er sich in Berlin ein. Aus meteorologischen Aufzeichnungen, die sich beinahe auf 150 Jahre erstrecken (von 1701 bis 1788 und von 1829 bis 1888) geht hervor, dass während dieser anderthalb Jahrhunderte der früheste Schneefall hier am 2. Oktober (1761), der späteste Eintritt des ersten am 29. Dezember (1863) stattfand. Berechnet man nach den erwähnten Aufzeichnungen das mittlere Datum des ersten Schneefalls, so hat der 13/14. November als solches zu gelten. Die äussersten Grenzen für den ersten Schneefall, 2. Oktober (1761) und 31. Dezember (1888), liegen demnach um volle 90 Tage auseinander.

Frachtermässigung für die in Hamburg zu verbrauchenden Rheinisch-Westfälischen Kohlen.

In einem seitens der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona an den Vorstand des Vereins für die bergbaulichen Interessen in dem Oberbergamtsbezirk Dortmund gerichteten Schreiben vom 5. d. Mts. heisst es:

> Im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten theilen wir dem Vorstande auf die an denselben gerichtete Eingabe vom 14. Dezember 1888, betreffend die Ermässigung der Eisenbahn-Frachtsätze für die zum Ortsverbrauch in Hamburg bestimmten Rheinisch-Westfälischen Kohlen, ergebenst mit, dass wir versuchsweise und widerruflich ermächtigt sind, die beantragte Frachtermässigung von 5 *M.* für 10 000 kg unter Beschränkung auf Sendungen von 50 000 kg und mehr von einer Zeche mit dem 1. Oktober d. J. durchzuführen. Hierbei ist vorausgesetzt, dass die von seiten der Rheinisch-Westfälischen Kohlenzechen zum Zwecke des Vertriebes der Kohlen in Hamburg auf dem Bahnhofe Sternschanze beabsichtigten Einrichtungen, insbesondere die Lagerschuppen bis zur Einführung der Tarifermässigung fertiggestellt sein werden, ferner dass die Frachtermässigung nicht durch Erhöhung des Grubenpreises paralisirt werden wird.
>
> Die Frachtermässigung ist in der Weise in Aussicht genommen, dass die Kohlentarife für Hamburg-Venloer Bahnhof und Sternschanze — für die erste Gruppe — von 60 auf 55 *M.*, für Schulterblatt, Altona-Ottensen von 61 auf 56 *M.*, für Wandsbek von 64 auf 60 *M.*, für Bahrenfeld von 62 auf 59 *M.* für 10 000 kg ermässigt werden.
>
> In Verfolg der Verhandlung d. d. Düsseldorf, den 28. August, wird nunmehr schleunigst die Feststellung der Bedingungen vorzunehmen sein, unter welchen die Verpachtung des Lagerplatzes zu erfolgen hat. Für die Verhandlung wird der in der Düsseldorfer Konferenz vorgelegte Entwurf zu einem Vertrage als Unterlage dienen können. Wir setzen hierbei voraus, dass die Zechenverwaltungen

sich inzwischen über die technische Ausführung des Projektes verständigt haben.

Weiterhin wird dann die endgültige Regelung dieser Angelegenheit durch mündliche Berathungen in Aussicht gestellt.

Drahtseilbahn auf den Burgberg bei Harzburg.

Die bereits angeregte Anlage einer Drahtseilbahn auf den Burgberg bei Harzburg ist kürzlich in dem Braunschweiger Ortsverein für Geschichte und Alterthumskunde erörtert. Es wurde der Beschluss gefasst, das Herzogliche Staatsministerium zu bitten, etwa eingehende bezügliche Gesuche abzuschlagen. In der Eingabe an das Staatsministerium legt der Verein von seinem Standpunkte aus besonderes Gewicht auf die Erhaltung des ursprünglichen Charakters des durch seine Burg geschichtlich merkwürdigen Berges, in welcher Kaiser Otto IV., der Sohn Heinrichs des Löwen, sein Leben beschloss.

Eine in gleichem Sinne gehaltene Eingabe ist seitens des Braunschweiger Zweigvereins des Deutsch-Oesterreichischen Alpenvereins an das Staatsministerium gerichtet, in welcher namentlich auf die Schädigung hingewiesen wird, welche die landschaftlichen Reize des romantischen Burgberges durch die Anlage einer Bahn erleiden würden.

Die in diesen Protesten zum Ausdrucke gebrachten Empfindungen wird auch der Eisenbahnfachmann begreifen, vielleicht sogar theilen können. Dass dieselben mit der Aussicht auf dauernden Erfolg der jetzigen, sogenannten „realistischen" Zeitströmung gegenüber standhalten können, möchten wir auf Grund anderweitiger Erfahrungen bezweifeln.

Neuer Eilgutverkehr auf der Elbe.

Die „Magd. Ztg." berichtet, dass das Speditions-, Lager- und Schifffahrtsgeschäft von F. A. Vogt beabsichtigt, vom Beginn der Elbeschifffahrt in diesem Jahre an einen unmittelbaren Eilgutverkehr zwischen Magdeburg und Dresden einzurichten. Die hierzu nöthigen Eilkähne werden von der Dampfschleppschifffahrt vereinigter Schiffer behufs Beladung zur Verfügung gestellt; sie sollen wöchentlich zwei Mal und zwar möglichst jeden Donnerstag und Sonntag früh durch die leistungsfähigen Schleppdampfer der Gesellschaft von Magdeburg nach Dresden geschleppt werden. Die Fahrtdauer wird bergwärts von Magdeburg nach Dresden im allgemeinen 4 Tage nicht überschreiten. Die Thalfahrt soll vorläufig wöchentlich einmal, und zwar möglichst jeden Sonntag früh — erforderlichenfalls auch zwei Mal wöchentlich — stattfinden; dieselbe würde einen, höchstens zwei Tage erfordern. Der Vortheil dieses Eilgutverkehrs für den Handelsstand besteht hauptsächlich darin, dass die Eilkähne nicht, wie bisher, durch Ausladungen in Riesa und Meissen Aufenthalt erleiden, sondern ohne Unterbrechung befördert werden, ohne dass für die schnellere Beförderung eine höhere Fracht wie die jetzt übliche gefordert wird. Die Anmeldung der Güter erfolgt in Magdeburg, Werder, Zollstrasse 9, in Dresden bei der Dampfschifffahrtsgesellschaft vereinigter Schiffer und am Elbkai der Altstadt daselbst.

Vom Nordostseekanal.

In dem Berliner Architektenverein hat Herr Geh. Ober-Baurath Baensch kürzlich einen Vortrag über den Bau des Nordostseekanals gehalten, aus welchem wir die folgenden Angaben hervorheben. Nach neueren Ermittelungen umfasst der Jahresverkehr aus solchen Schiffen, die bei dem Kanal in Betracht kommen können, rund 41 500 Fahrzeuge, davon allein 35 640 aus dem Sundverkehr, die übrigen aus den Belten (4 000) und dem Eiderkanal. Theilt man diese nach Klassen, Heimath usw. ein, so ist wahrzunehmen, dass die an die See angrenzenden Länder ihren Handelsverkehr vorwiegend selbst bewältigen. Die Segelschiffe haben mit den Dampfschiffen nicht gleichen Schritt in der Entwickelung gehalten; die mittlere Tragfähigkeit der ersteren beträgt 200 Registertonnen, die der Dampfer 620. Die Gesammtbewegung von 12 250 000 t wird durch beide Schiffsarten je zur Hälfte etwa bewältigt, wobei England für den überseeischen Handel 29 pCt. der Fahrzeuge liefert; unter den letzteren kommen auf 100 Schiffe 82 Dampfer und 18 Segler, ein Verhältniss, das sich bei den 71 pCt. der anderen Fahrzeuge umgekehrt wie 31 zu 69 stellt. Von der oben angeführten Gesammtzahl der Schiffe wird ein Theil nicht durch den Kanal gehen, doch kann man immer auf einen Durchgang von 9 Millionen Tonnen rechnen, woraus sich rund 7 800 Dampfer und 21 700 Segler ergeben. Unter den Vortheilen, die der Kanal bietet, ist die Erhöhung der Sicherheit durch Vermeidung des Cap Skagen nicht zu unterschätzen; doch bildet den Hauptpunkt die Zeitersparniss, die bei den Dampfern von London, Hull, Calais usw. 22 Stunden, bei denen aus Deutschen Häfen nach Hamburg 45 Stunden betragen wird. Für Segler ist der Zeitgewinn unter Umständen ein sehr erheblich grösserer, je nachdem der Wind das Schiff zu längerem Liegenbleiben zwingen würde. Der Werth der Ersparniss berechnet sich für den Dampfer auf 62 ₰, für den Segler auf 6 ₰ in der Minute. Ihr gegenüber steht die Abgabe von 75 ₰ Durchgangsgebühr für die Registertonne Reinladefähigkeit. Bei Benutzung des Kanals ist eine Geschwindigkeit von 10 km angenommen, damit das Steuer immer wirksam bleibe; mit Rücksicht darauf hat man für die Krümmungen in der Linie, die durch gerade Strecken verbunden werden, Halbmesser von 1 000 bis 2 500 m gewählt (statt wie früher nur 750 m). Die neue Linie enthält bei 98,6 km Gesammtlänge gerade Strecken von zusammen 62,1 km. Das Profil wurde gegen den ursprünglichen Entwurf verbessert, in den Krümmungen erweitert, und so angelegt, dass, während jetzt 8,50 m Wassertiefe vorhanden, eine weitere Vertiefung bequem erfolgen kann. Der Wasserspiegel ist durchweg 60 m breit, doch sind alle 12 km Ausweichestellen für Fahrzeuge angelegt.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahngesellschaft in Liquidation (Gera-Plauen).

Trotz wiederholten öffentlichen Aufrufs sind die Schlussraten auf 1 918 Prioritäts- und 339 Stammaktien, sowie ältere zweite Abschlagszahlung auf 262 Prioritäts- und 109 Stammaktien, wie wir der „Magd. Ztg." entnehmen, bisher nicht abgehoben worden. Soweit diese Aktien nicht schleunigst eingereicht werden, wird eine Hinterlegung der nicht abgeforderten Beträge bei Gericht erfolgen.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Der „Reichsanz." hat das Privilegium wegen Ausgabe von 500 000 ℳ 4 pCt. Vorzugs-Anleihescheine der vorgenannten Gesellschaft veröffentlicht.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In der Zeit vom 1. bis 15. Februar d. J. sind wurden von den an die Bahn angeschlossenen Zechen an Steinkohlen und Koks täglich im Durchschnitt abgefahren 228 Wagenladungen gegen 229 in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode und gegen 171 in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der ersten Hälfte des Monats Februar 2 960 Wagenladungen gegen 3 207 in der zweiten Hälfte des Monats Januar d. J. und gegen 2 223 in der ersten Hälfte des Monats Februar 1888.

Eisenbahn Neustrelitz-Wesenberg-Mirow.

Das Mecklenburgische Eisenbahnnetz wird dem Vernehmen nach durch eine Bahn Neustrelitz-Wesenberg-Mirow erweitert werden. Da die Mecklenburgische Staatshilfe erst nach der Vollendung des Bahnbaues geleistet werden soll, soll der Berliner Eisenbahn-Bauunternehmer Georg Sönderop die bewilligte Staatsunterstützung von 448 000 ℳ vorgeschossen und den Garantiefonds von 60 000 ℳ gezeichnet haben.

Grosse Berliner Pferdebahn.

In Nr. 14 S. 137 d. Ztg. hatten wir bereits berichtet, dass für 1888 eine Dividende von 12¼ pCt. gegen 12 pCt. im Vorjahre vertheilt werden soll. Wie die „Frft. Ztg." erfährt, werden zu Abschreibungen 1 320 000 ℳ gegen 1 303 000 ℳ im Vorjahre verwendet. Die Reserve erhält 50 000 ℳ Zinsen, ferner 120 000 ℳ vom Betriebsgewinn und 138 000 ℳ aus dem Gewinn bei Begebung der Obligationen. Die Reserve hat nunmehr fast die statutenmässige Höhe erreicht und wird für das Jahr 1889 nur noch eines Zuschusses von etwa 60 000 ℳ bedürfen. Die Stadt Berlin erhält als Abgabe und Pflasterrente über eine Million Mark. Bemerkenswerth ist, dass die Pferde nur mit 367 ℳ das Stück zu Buche stehen. Die Anlagen an Effekten und Hypotheken für den Reserve- und Tilgungsfonds beziffern sich auf etwa 6 Millionen Mark.

Magdeburger Strassen-Eisenbahngesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 10 pCt. für das Jahr 1888 vorzuschlagen.

Aus Bayern.

Generalversammlung.

⊙ Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft (vormals Krauss & Co.), deren Territorium sich von Jahr zu Jahr vergrössert, hat am 18. d. Mts. die 2. ordentliche Generalversammlung unter dem Vorsitze des Herrn Kommerzienrath Krauss in München abgehalten. Die Rechnung schliesst mit einem Reingewinn von 123 811,84 ℳ ab und wurde beschlossen, eine Dividende von 8 pCt. für das ursprüngliche Grundkapital von 1 Million Mark mit 80 000 ℳ zu vertheilen und den Rest von 43 811,84 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Aufsichtsrath und der Direktion wurde Decharge ertheilt. Bekanntlich erfordert das

Interesse und die weitere geschäftliche Entwickelung der Gesellschaft die Erhöhung des Grundkapitales. Dasselbe beträgt gegenwärtig 3 Millionen Mark und wurde beschlossen, dass dasselbe auf 5 Millionen durch Ausgabe von 2000 Aktien à 1000 ℳ erhöht und der Emissions-Minimalkours hierfür auf 115 pCt. festgesetzt und ein Kours von 125 pCt. in Aussicht genommen wird. Dem Gesetze entsprechend fällt das Agio in den Reservefonds, der dadurch jetzt schon die gesetzliche Höhe von 10 pCt. des Kapitals erreichen wird. Es wurde infolge dessen das Gesellschaftskapital den Beschlüssen in Art. 4 und 18 entsprechend abgeändert. Da der Aufsichtsrath, Art. 18, (neu) aus 6 Mitgliedern bestehen soll, wurden die Herren Direktor Dr. Volz (Vereinsbank), Julius von Szaibely in Rechnitz (Ungarn), Ungarischer Reichstagsabgeordneter und Major a. D. Reinhard neu gewählt. Derselbe besteht ausser den obengenannten Herren noch aus dem Kommerzienrath G. Krauss als Vorsitzender und Fabrikbesitzer V. Martini in Augsburg. Dem Geschäftsbericht ist zu entnehmen, dass die in diesem Jahre vorgenommenen Projektirungen von Lokalbahnen sämmtlich solche für Private und Interessenten auf deren Rechnung betreffen: 1. St. Gallener Strassenbahnen, 2. Gotteszell-Viechtach, 3. Röthenbach-Weiler, 4. Fürth-Zirndorf, 5. Nagy Margitta-Versecz (Ungarn), 6. Landau i/Pfalz-Bellheim (schmalspurige Dampfstrassenbahn), diese für das Jahr 1889. Im Bau sind, nachdem Sonthofen-Oberstdorf am 3. August vorigen Jahres eröffnet: Oberdorf bei F.-Füssen, 31 km lang; Murnau-Garmisch-Partenkirchen, 25 km lang; Stadtamhof-Donaustauf (Walhallabahn) 9 km lang und schmalspurig; Torontaler Lokalbahnen in Ungarn, 90 km lang und Steinamanger-Pinkafeld in Ungarn, 52,5 km lang. (Letztgenannte Bahn ist am 17. Dezember v. J. inzwischen eröffnet worden. Die Redaktion.) Im Betrieb sind die Feldabahn, 44 km lang, Ravensburg-Weingarten, 4 km lang (schmalspurig) und Sonthofen-Oberstdorf, 11 km lang.

Zwei Bayerische Waldbahnen.

Durch Gesetze vom 21. April 1884 und 13. Januar 1886 wurde die Erbauung zweier Lokalbahnen, welche endlich den „inneren Bayerischen Wald" erschliessen sollen, und zwar nachdem der für den Bahnbau und dessen Zugehör nöthige Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Staate zum Eigenthum überwiesen war: für eine Bahn von Zwiesel nach Grafenau der Betrag von 2435000 ℳ und für eine Bahn von Passau nach Freyung der Betrag von 5832000 ℳ genehmigt. Zur Einleitung der Bauvorbereitung wurden für erstere Bahn eine Bausektion in Zwiesel (Betriebsingenieur Joh. Nep. Kurz) und für letztere Bahn Bausektionen in Passau (Bezirksingenieur Gust. Ferchel) und in Freyung Abtheilungsingenieur Em. Lutz (1. September 1888) errichtet.

Die nun durchgeführten Projektirungsarbeiten haben folgendes ergeben:

1. Die Bahnlinie Passau-Freyung verlässt den Bahnhof Passau in westlicher Richtung unter Benutzung des bestehenden Doppelbahnkörpers der Passau-Regensburger Bahn, zweigt bei Auerbach von demselben in nördlicher Richtung ab und überschreitet die Donau bei Steinbach, wendet sich hierauf gegen Osten zur Haltestelle Stelzlhof, gelangt oberhalb Lüftberg in den Archmüllergraben und steigt in demselben mit der Maximalsteigung 1 : 40 zur Wasserscheide zwischen Donau und Ilz bei Patriching an, welche mittelst eines Tunnels von 35 m Länge durchbrochen wird. Von hier aus fällt die Trasse mit dem Gefäll von 1 : 60 zur Haltestelle Tiefenbach und von da ins Ilzthal ab, bewegt sich in diesem mit mässigen Steigungen auf dem rechten Ilzufer bis zur Haltestelle Fischhaus, gelangt 1 km oberhalb derselben mittelst einer Brücke von 3 Oeffnungen auf das linke Ufer, fährt weiter an Kalteneck vorbei, wo eine Haltestelle vorgesehen ist, und tritt nach dem Passiren des Tunnels bei Aumühle in das Ohethal ein. Am linken Oheufer mässig ansteigend, gelangt die Trasse nach Passiren eines weiteren Tunnels bei Wiesmühle zur Station Fürsteneck, am Vereinigungspunkte der Ohe mit der Osterbahn gelegen, woselbst die Anlage eines ärarialischen Triftplatzes in Verbindung mit derselben vorgesehen ist. Von hier aus zieht die Trasse in östlicher Richtung dem linken Ufer des Osterbaches entlang bis zur Neuhausmühle, überschreitet daselbst den Osterbach und gelangt auf dem rechten Ufer desselben zur Haltestelle Röhrenbach. Ausserhalb derselben überschreitet sie abermals den Osterbach, erhebt sich von hier aus am linksseitigen Gehänge mit der Maximalsteigung von 1 : 40 zur Wasserscheide zwischen Osterbach und Erlau bei Schöhweg und senkt sich von da mit dem Maximalgefälle von 1 : 60 zur Station Waldkirchen bei Sattelmühle. Nach kurzem Aufstieg übersetzt die Bahnlinie abermals die gleiche Wasserscheide, um wiederholt in das Osterbachthal mit einem Gefälle von 1 : 60 abzufallen. Nach Ueberschreitung des Osterbaches bei Edlmühle wendet sich die Bahn westlich und gelangt vor der Haltestelle Karlsbach ins Grillabachthal, in welchem sie ununterbrochen mit der Maximalsteigung 1 : 40 anfänglich auf dem linken, später auf dem rechten Gehänge zur Endstation Freyung aufsteigt. Die Länge der Bahn von der Mitte des Bahnhofsgebäudes Passau bis zur Mitte des Stationsgebäudes Freyung beträgt 48,7 km, die Maximalsteigung in der Richtung des Hauptverkehrs, d. i. von Freyung nach Passau, ist 1 : 60, in der entgegengesetzten Richtung 1 : 40. Der kleinste Kurvenradius misst 180 m. Der Bahnhof Passau liegt 301,56 m, die Station Freyung 633,60 m über dem Meere. Die vorkommenden Erdarbeiten sind ziemlich bedeutend und beträgt die gesammte zu bewegende Erdmasse etwa 1288000 cbm. Die Bahn bewegt sich ausschliesslich in der Urgebirgsformation und besteht das zu durchfahrende gebundene Material aus theilweise härtestem Gneis- und Granitfels, das ungebundene dagegen aus den Verwitterungsprodukten dieser Felsarten. Von bedeutenderen Kunstbauten sind zu nennen: Die Donaubrücke bei Steinbach mit 2 Oeffnungen à 16 m Stützweite und 3 Osterbachbrücken mit je 2 Oeffnungen à 16 m Stützweite. An Stationen sind vorgesehen: Haltestellen mit Güterabfertigung bei Stelzlhof, Tiefenbach, Fischhaus, Kalteneck, Röhrenbach, Waldkirchen, Karlsbach und 2 grössere Stationen bei Fürsteneck und Freyung. Die Betriebseröffnung für die Theilstrecke Passau-Fürsteneck ist im zum Sommer 1891, für die Fortsetzung bis Freyung im Sommer 1892 in Aussicht genommen.

2. Die Grafenauer Bahn verlässt die Station Zwiesel 576,3 m über dem Meere in südwestlicher Richtung, fällt alsdann an der Dammböschung der Eisensteiner Linie in das Regenthal ab, wendet sich östlich, überschreitet den schwarzen Regen und zieht darauf am linksseitigen Thalgehänge des kleinen Regen empor bis zur Holzglashütte, wendet sich dortselbst, der Thalrichtung folgend, südöstlich, überschreitet bei der Schönbergermühle — oberhalb des Zusammenflusses der Flanitz und des kleinen Regen — die Flanitz und erreicht am rechtsseitigen Flanitzufer die Haltestelle Zwieselau mit 393 m über dem Meere. Von der Haltestelle Zwieselau ab behält die Bahnlinie, am rechtsseitigen Thalgehänge aufwärts steigend, die südöstliche Richtung bei, welche auch die Hauptrichtung bis zum Ende der Linie verbleibt. Bei Unterfrauenau wird an der Distriktsstrasse die Station Frauenau errichtet, welche 615,30 m über dem Meere zu liegen kommt. In der Fortsetzung gelangt die Linie unter Benutzung des rechtsseitigen Thalgehänges der Flanitz, welches steil abfällt, unter der Anwendung der Maximalsteigung 1:40 nach wiederholter Ueberschreitung der Flanitz zur Wasserscheide zwischen Flanitz und Schwarzach, woselbst die Haltestelle Klingenbrunn 755,5 m über dem Meere situirt ist. Von da fällt die Linie in mässigen Neigungen durchwegs im Staatswalde zur Haltestelle Spiegelau 731,50 m über dem Meere ab und gelangt in das Thal der grossen Ohe bei dem Weiler Spiegelau, überschreitet daselbst die grosse Ohe mittelst einer Fachwerkbrücke von 3 Oeffnungen mit je 21 m Stützweite und 15 m Höhe über der Thalsohle. Von da den Louisenfels am Pronfelder Berg umfahrend und am linksseitigen Gehänge des Ohethales sich fortbewegend erreicht sie 682,80 m über dem Meer die Haltestelle Grossarmschlag nächst der gleichnamigen Ortschaft. Von hier ab nimmt die Bahn das Gefälle von 1:60 an und behält dasselbe bis zum Einlaufe in die Station Grafenau bei. Behufs grösserer Entwicklung umfährt die Bahn den zwischen Gruber- und Einbergbach sich verschiebenden Rücken, übersetzt das Thal des Einbergbaches mit einer Brücke von 2 Oeffnungen mit je 13 m Stützweite bei Einberg. Bei Rosenau entwickelt sich die Trasse zu einer engen Schleife, welche in das Thal des Gruberbaches führt, folgt dem linksseitigen Gehänge dieses Baches und mündet bald darauf in unmittelbarer Nähe der Stadt Grafenau an deren westlichen Seite in die Stationshorizontale, welche 577 m über dem Meere liegt. Die Bahn bewegt sich ausschliesslich in der Urgebirgsformation, und besteht das zu fördernde gebundene Material aus Gneis und Granit und bei Grafenau aus dem Pfahl resp. dessen Begleitstein, dem Pfahlschiefer; das ungebundene Material besteht aus den Verwitterungsprodukten dieser Gebirgsarten. Nach dem Detailprojekte beträgt die gesammte zu bewegende Erdmasse 328800 cbm, wovon 62688 cbm als ungebundenes Material zu fördern sind. Die Kunstbauten auf dieser Strecke erfordern einen Gesammtmauerkubus von 7180 cbm. An Kunstbauten sind zu erwähnen die Stützmauern am Pronfelderberg in der Klamm und bei Gräfenau, der Uebergang über den schwarzen Regen bei Zwiesel mit Blechbalken und 5 Oeffnungen von zusammen 84 m Lichtweite, die Staats-Strassendurchfahrt und 2 Fluthöffnungen für den kleinen Regen mit 3 Oeffnungen, zusammen 39 m Lichtweite, die Bahnbrücke über die Flanitz bei Schönbergmühle mit 3 Oeffnungen, zusammen 26 m Lichtweite, die Flanitzbrücke im oberen Flanitzthale bei 18,5 m Lichtweite mit Blechbalken, die Bahnbrücke über das Ohethal bei Spiegelau mit 3 Oeffnungen von je 21 m Stützweite mit Fachwerkträgern, eine gewölbte Durchfahrt von 3 m Weite und 24 m Länge unter einem 15 m hohen Damme und die Brücken über das Einbergthal mit Blechbalken und 2 Oeffnungen von je 13 m Lichtweite. Als Unterbaumaterial ist durchgehends Kleingeschläge aus härtestem Granit

und Gneis in Aussicht genommen. Für den Oberbau kommt das System des Querschwellenoberbaues mit 9 m langen Stahlschienen für einen Raddruck bis zu 6 t in Verwendung. Die Betriebseröffnung ist bis zum Herbst 1890 in Aussicht genommen.

Aus Russland.

Tarifkongress.

Am 6/18. Februar ist der allgemeine Tarifkongress der Russischen Eisenbahnen zusammengetreten.

Genussscheine.

Seitens der Russischen Eisenbahngesellschaften werden den Besitzern der bei den Tilgungsziehungen ausgeloosten Aktien ausser der Baarzahlung des Nennwerths noch Genussscheine verabfolgt, welche zum Bezuge etwaiger Superdividenden berechtigen. Da in solchen Genussscheinen ein regelmässiges Geschäft nicht besteht und infolge dessen die Besitzer derselben nur selten Gelegenheit haben, sich über den Handelswerth dieser Papiere zu unterrichten, so theilt die „Magd. Ztg.“ mit, dass jetzt laut einer in Russischen Blättern erscheinenden Anzeige ein Petersburger Bankhaus Kursk-Kiewer Genussscheine zu 92 R. und Südwestbahn-Genussscheine zu 36 R. zu kaufen sucht. Die genannte Zeitung bemerkt hierzu, dass, falls die auf 12 bis 13 R. Superdividende lautende Schätzung der „Petersburger Börsenzeitung“ einigermassen berechtigt sei, der für Kursk-Kiewer Genussscheine gebotene Preis von 92 R. erheblich zu niedrig erscheine. Auf jeden Fall habe die Berliner Börse an den Kursk-Kiewer Eisenbahnaktien viel Geld verdient. Dieselben seien von dem Bankhause S. Bleichröder Ende 1882 zum Kourse von 118 eingeführt, während sie sich gegenwärtig um den Preisstand von 190 pCt. bewegen.

Einführung von Eisenbahnpapieren an der Börse von Amsterdam.

Wie verlautet, wird beabsichtigt an der Amsterdamer Börse die Kursk-Kiewer Eisenbahnaktien und ausserdem noch die bisher nur an den Russischen Börsen gehandelten Aktien der Griasi-Zarizyner Eisenbahn in den Verkehr zu bringen. Ueberhaupt soll der Holländische Geldmarkt gegenwärtig wieder eine grosse Aufnahmefähigkeit für Russische Werthe zeigen und der Russische Finanzminister soll es sich angelegen sein lassen, daraus zur Erweiterung des Marktes der Russischen Eisenbahnpapiere Nutzen zu ziehen. Um das angebliche „Monopol“ der Berliner Börse allmählich zu brechen, hat man neuerdings die Prioritäten der Wladikawkas Eisenbahn und der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn, ferner die Aktien der Iwangorod-Dombrowaer und der Donezer Eisenbahn an der Amsterdamer Börse eingeführt. Die Griasi-Zarizyn-Aktien werden jetzt in Petersburg mit 180 R bewerthet. Vor ungefähr 5 Jahren, als sie noch ungefähr 118 R. kosteten, stand das Berliner Bankinstitut Josef Goldschmidt einmal im Begriff, dieses Papier an den Berliner Markt zu bringen und die Einführung unterblieb nur deshalb, weil damals die Einnahmen der Bahn sich eine zeitlang ungünstig entwickelten.

Eisenbahnunfall von Borki.

Gerüchtweise verlautet, die Aburtheilung der wegen des Eisenbahnunfalles von Borki unter Anklage gestellten Eisenbahnbeamten würde demnächst in einer besonderen Session des Senats erfolgen.

Spiritusausfuhr.

In den Jahren 1886 und 1887 hatte eine sehr bedeutende Ausdehnung der Russischen Spiritusausfuhr stattgefunden. Als dann das neue Deutsche Spiritussteuergesetz in Kraft trat und Spanien die Spirituseinfuhr erschwerte, suchte man Russischerseits die Beeinträchtigung der Ausfuhr dadurch wett zu machen, dass man durch Auswerfung von Prämien sich bestrebte, das Raffineriegewerbe zu heben. Bisher hatte sich die Russische Spiritusausfuhr überwiegend auf Rohspiritus beschränkt; man hoffte nun durch die den Reinigungsanstalten gewährten Erleichterungen erreichen zu können, dass künftig zumeist gereinigte Waare versandt werde. Im Jahre 1888 sind jedoch diese Erwartungen unerfüllt geblieben. Es hat sich die gesammte Spiritusausfuhr um 1 162 000 Wedro*) (von 6 497 000 auf 5 335 000 Wedro) vermindert und der Versand von gereinigter Waare ist nicht erheblich gestiegen. Von den ausgeführten 5 335 000 Wedro entfallen nämlich nur 928 600 Wedro oder 39 300 Wedro mehr als im Vorjahre auf gereinigte Waare. Von den sämmtlichen Russischen Zollämtern hat Mlawa die stärkste Abnahme der Spiritusausfuhr zu verzeichnen. Es sind über Mlawa 446 000 Wedro ausgegangen oder 507 000 Wedro weniger als im Vorjahre. Ueber Grajewo wurden 271 000 Wedro oder 82 500 Wedro weniger als 1888 ausgeführt.

*) 1 Wedro = 12,299 l.

Eisenbahnen in Neufundland.

Die Insel Neufundland, die älteste Kolonie Englands, bildet etwa ein Dreieck von je 644 km Seite, welches — unter Berücksichtigung der zahlreichen Buchten und tiefen Einschnitte — eine Grundfläche von angeblich 110 670 qkm besitzt. Bis vor kurzem war die Fischerei die Hauptthätigkeit der auf ungefähr 193 124 Seelen geschätzten Bevölkerung, welche sich längs der Seeküste angesiedelt hat, während das Innere des Landes zum Theil noch wenig erforscht ist. Im Jahre 1875 empfahl der damalige Chefingenieur der Kanadischen Pacificbahn Sandford Fleming, die Insel zwischen der Hauptstadt St. Johns und der St. George's Bai durch eine Eisenbahn zu durchkreuzen, vermittelst welcher, als Zwischenglied anschliessender Dampferlinien, der Verkehr zwischen England und Amerika beschleunigt werden könnte. Ein Entwurf der Bahn wurde bearbeitet, wobei sich ergab, dass das Innere der Insel vortrefflichen Boden, gutes Bauholz und anscheinend auch mineralische Reichthümer besass; allein das Projekt scheiterte, weil die Englische Regierung nicht glaubte erwarten zu können, dass gewisse Fischereigerechtsame, welche den Franzosen an der St. George's Bai auf dem in Frage kommenden Gebiete vertragsmässig zustanden, abgelöst werden könnten.

Der angeregte Gedanke wurde indessen weiter verfolgt und im Jahre 1880 genehmigte die Regierung die Aufnahme einer Anleihe von 5 Millionen Dollars für die Herstellung einer Eisenbahn zwischen St. Johns und der Nôtre-Dame-Bai mit einigen Zweiglinien in einer Gesammtlänge von 547 km. Im folgenden Jahre wurden von zwei Gesellschaften Versuche gemacht, unter der Voraussetzung gewisser, von der Regierung gewährter Beihilfen den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn zu übernehmen, und in der That wurde zwischen der Regierung und der einen jener Gesellschaften eine bezügliche Verinbarung geschlossen, wonach der letzteren eine jährliche Beihilfe von 180 000 D. auf die Dauer von 35 Jahren und eine beträchtliche Landüberweisung je nach Maassgabe der fertiggestellten Streckenlänge gewährt wurde.

Die Bauarbeiten begannen im August 1881 und im September des folgenden Jahres waren die ersten 56 km bis Holywood vollendet und weitere 160 km vorbereitet. Die in St. Johns an der Ostküste beginnende Bahn geht zunächst in südwestlicher Richtung bis Holywood, wendet sich dann nach Nordwesten und weiterhin nach Norden zu dem Kohlengebiet der Hall Bay, welches etwa in der Mitte zwischen St. Johns und der, die Insel von der Küste von Labrador trennenden Meerenge von Belle Isle liegt. Etwa 76 km von St. Johns entfernt zweigt sich die Briguslinie und nach weiteren 18 km die 43 km lange, zum Hafen Grace führende Bahn ab. Zur Zeit ist die, im ganzen 137 km lange Strecke von St. Johns bis zum Hafen Grace führende Bahn ab. Zur Zeit ist die im Ganzen 137 km lange Strecke von St. Johns bis zum Hafen Grace im Betriebe. Die Spurweite derselben beträgt 1,07 m (3' 6" Engl.).

Ueber die mineralischen Verhältnisse Neufundlands sei bei dieser Gelegenheit noch Folgendes bemerkt. — Als der gelehrte Forscher Smith Mackay im Jahre 1857 nach der Insel gelangte, machte er mit Staunen die Wahrnehmung von dem grossen Reichthum an Kupfer daselbst, dessen ernstliche Ausbeutung jedoch erst seit dem Jahre 1864 begann. Binnen zehn Jahren wurden alsdann 50 000 t Kupfer und beträchtliche Mengen Nickel aus dem gepachteten Gebiete bei Filt Cove verschifft. Im Jahre 1875 wurde das südlich von letzterem gelegene Gebiet von Betts Cove zu gleichem Zwecke gepachtet, und die Förderung aus demselben betrug schon im zweiten Jahre 20 000 t, im dritten Jahre sogar 40 000 t. In letzterem, dem Jahre 1878, wurde die Ausbeutung der nahe gelegenen Little Bay Mine begonnen, aus welcher seither durchschnittlich im Jahre 20 000 t entnommen werden konnten. Ausserdem sind auf der Insel noch weitere Gruben vorhanden. Hinsichtlich der Gesammtausbeute von Kupfer darf Neufundland die sechste Stelle in der Reihenfolge der in Frage kommenden Länder beanspruchen.

Im Uebrigen findet man noch auf der Insel reiche Kohlenlager, namenlich in der Nähe der St. Georges Bai, grossartige Gipslager und Dachschieferbrüche, Marmor und sonstige werthvolle Baumaterialien.

Den, vorstehend auszugsweise mitgetheilten Angaben des „Engineering“ (Bd. XLVII, Nr. 1207) fügt das genannte Blatt am Schlusse die Bemerkung zu, dass die älteste und dem Mutterlande am nächsten gelegene Englische Kolonie hinsichtlich ihres Werthes und ihrer bequemen Zugänglichkeit im Vergleiche zu allen übrigen Kolonien vielleicht am meisten vernachlässigt sei.

K—e.

Verschiedenes.

Schiedsspruch in dem Rechtsstreit zwischen der Türkischen Regierung und Baron Hirsch.

In der Türkischen Botschaft in Berlin hat am 25. d. Mts. die Eröffnung des Schiedsgerichts in dem Streit des Sultans mit der Eisenbahngesellschaft des Baron Hirsch durch den Geh. Rath Professor Dr. v. Gneist stattgefunden. Seitens der Türkischen Regierung waren dazu ein Ministerialrath, seitens der Eisenbahngesellschaft zwei Bevollmächtigte abgeordnet worden. Die Verlautbarung ist in nicht öffentlicher Sitzung erfolgt; die Parteien werden aber ohne Zweifel selbst das Resultat veröffentlichen, bei welchem so viele wichtige Interessen betheiligt sind. Es genügt in dieser Beziehung, daran zu erinnern, dass der Gegenstand des Streits weit über 100 Millionen Francs beträgt. (Der „Nat.-Ztg." wird als zutreffend bezeichnet, dass von den streitigen Punkten drei zu Gunsten der Pforte und drei zu Gunsten des Baron Hirsch entschieden worden. Letzterer werde etwa 25 Millionen Francs an die Pforte herauszuzahlen haben. Die Pforte hatte 50 Millionen gefordert, Hirsch nur 20 Millionen angeboten.)

Haidar Pascha Ismidt-Eisenbahn.

Herr Kaulla, der Vertreter des Deutschen Syndikats, welchem die Pforte unlängst die Haidar Pascha Ismidt-Eisenbahn übergeben hat, soll dem Finanzministerium Anweisungen auf den Crédit Lyonnais im Betrage von 4 500 000 Francs à Conto der für die Bahn zu zahlenden 6 000 000 Frcs. übermittelt haben. Den Rest von 1 500 000 Frcs. hat der Französische Bauunternehmer unter Sequester gelegt; es heisst jedoch, die Summe werde sofort frei gegeben werden.

Das grösste Empfangsgebäude der Welt

Nach der „Railway Press" soll das Empfangsgebäude der Peninsular-Eisenbahn in Bombay, dessen Bau im Mai v. J. beendet worden ist, das grösste derartige Gebäude der Welt sein. Die Fertigstellung desselben hat 10 Jahre beansprucht; die Kosten werden zu 3 760 000 £ angegeben. Die Hauptfront ist etwa 457 m lang.

Weshalb es so viel regnet!

In dem in Amerika erscheinenden „Northwestern-Railroader" wird eine seltsame Theorie über die Zunahme der Ueberschwemmungen und des Regens aufgestellt. In Nordamerika, meint der Einsender, seien allein über 30 000 Lokomotiven im Betrieb. Diesen entströmten etwa 53 000 000 000 Kubikmeter Dampf jede Woche, welche als Regen zur Erde fielen, genug, um alle 24 Stunden einen tüchtigen Platzregen zu erzeugen. Wenn man nun den von den übrigen im Betrieb befindlichen Dampfmaschinen in die Luft entsandten Dampf auf das Achtfache veranschlagt, so steigen allein in Amerika allwöchentlich 470 000 000 000 Kubikmeter Wasser in dampfförmigen Zustande in die Atmosphäre. „Kann man sich da noch wundern über das häufige Vorkommen von Platzregen und Wolkenbrüchen?"

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Verkehr mit der Cronberger Eisenbahn, Nassau-Pfälzischer Güterverkehr, Nassau-Elsass-Lothringischer Güterverkehr, Nassau-Badischer Güterverkehr. Unsere Bekanntmachung vom 14. Februar d. J. wird dahin geändert, dass die Tarife für die obenbezeichneten Güterverkehre nicht am 1. März, sondern erst am 1. April d. J. in Kraft treten.

Frankfurt a/M., den 22. Februar 1889. (509)
Königliche Eisenbahndirektion.

2 Verkehrsstörungen.

Infolge Schneeverwehung ist der Betrieb auf diesseitiger Bahn zum grössten Theil seit heute wieder eingestellt. (510)

Blankenburg a. Harz, den 23. Febr. 1889.
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Infolge von Schneeverwehungen wurde in der Strecke Lemberg-Belzec der im Betriebe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn stehenden Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomasrór) der Gesammtverkehr ab 23. Februar 1889 eingestellt.

Wann die Behebung dieser Verkehrsstörung erfolgt, lässt sich gegenwärtig wegen anhaltendem Sturmwind und Schneegestöber nicht bestimmen. (511)

Lemberg, am 23. Februar 1889.
Die Betriebsdirektion.

Wegen eingetretener Schneeverwehungen wurde auf nachfolgenden Bayerischen Eisenbahnstrecken der Güterverkehr eingestellt:

ab 9. Februar 1889:
Ludwigstadt-Lehesten, Roth-Greding, Neumarkt-Beilngries und Neustadt-Vohenstrauss;

ab 10. Februar 1889:
Nördlingen-Dombühl, Oberndorf-Kissingen-Meiningen, Nürnberg-Würzburg-Bamberg, Neukirchen-Schwandorf, Nürnberg-Crailsheim, Würzburg-Ansbach-Oberndorf, Weilheim-Murnau-Peissenberg, Biessenhofen-Oberdorf, Bobingen-Landsberg, Bayreuth-Schnabelwaid, Weiden-Neukirchen, Wunsiedel-Holenbrunn, Wiesau-Tirschenreuth;

ab 11. Februar 1889:
Crailsheim-Nürnberg.

Die voraussichtliche Dauer der Verkehrsstörung wird einige Tage währen.

München, den 18. Febuar 1889. (512)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd. Der Betrieb auf der diesseitigen Strecke Neustrelitz-Rostock ist wegen Schneeverwehungen bis auf Weiteres eingestellt. Beschränkter Betrieb findet zwischen Rostock und Warnemünde statt.

Rostock, den 24. Februar 1889. (513)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Oesterr. Linie). Einstellung des Gesammtverkehres in der Strecke Lemberg-Stanislau. Infolge heftigen Sturmwindes und andauernden Schneefalles wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Lemberg-Stanislau am 22. Februar l. J. Abends eingestellt.

Obige Verkehrsstörung dürfte jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach schon am 23. Februar l. J. Abends behoben sein.

Lemberg, am 23. Februar 1889. (514)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Auf den im Betriebe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn stehenden Linien Hliboka-Berhometh und Karapczin-Czudin sowie auf der Schleppbahn Berhometh-Mezybrody der Bukowinaer Lokalbahnen wurde zufolge Schneeverwehung der Gesammtverkehr am 23. Februar l. J. eingestellt. Die Dauer dieser Verkehrsstörung lässt sich gegenwärtig wegen anhaltendem Schneesturm nicht bestimmen. (515)

Lemberg, am 23. Februar 1889.
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 22. Februar l. J. wurde infolge Schneeverwehungen der Gesammtverkehr auf allen Linien der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn stehenden Linien der Kolomeaer Lokalbahnen eingestellt. Die Dauer dieser Verkehrsstörung kann derzeit nicht vorausgesehen werden.

Lemberg, am 22. Februar 1889. (516)
Die Betriebsdirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der durch Schneewehungen eingestellte Güterverkehr auf den Strecken Halle-Nordhausen-Münden, Treysa-Leinefelde, Nordhausen-Erfurt, Straussfurt-Grossheringen nebst deren Nebenstrecken, sowie auf den Strecken Höchst-Soden und Rödelheim-Homburg ist seit dem 19. d. Mts. wieder aufgenommen worden.

Frankfurt a/M., den 24. Februar 1889. (517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd. Auf der Strecke Neustrelitz-Warnemünde ist heute fahrplanmässiger Betrieb aufgenommen.

Rostock, den 25. Februar 1889. (518)

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird vom 1. März cr. wieder eröffnet, vorausgesetzt, dass bis dahin die Schifffahrt begonnen hat.

Breslau, den 23. Februar 1889. (519)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der am 15. Februar l. J. wegen Schneeverwehung eingestellte Verkehr in der Strecke Jaslo-Sanok (K. K. St. B. nordöstliche Linien) wurde am 16. Februar l. J. wieder aufgenommen.

Gleichzeitig bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass der Gesammtverkehr in der Strecke Neuern-Grün Linie Pilsen-Eisenstein (K. K. St. B. westliche Linien) wegen Schneeverwehung vom 9. bis 12. Februar l. J. eingestellt war. (520)

Wien, im Februar 1889.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass infolge Schneeverwehung der Gesammtverkehr in der Strecke Jaslo-Neu-Zagorz (K. K. St. B. nordöstliche Linien) am 19. Februar l. J. und infolge Lawinenstürze der Gesammtverkehr in der Strecke Aussee-Obertraun (Linie Attnang-Steinach-Irding K. K. westliche Linien) am 18. Februar l. J. eingestellt wurde.

Der infolge Schneeverwehung in der Strecke Hannsdorf - Niederlindewiese (Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals) am 15. Februar l. J. eingestellte Verkehr wurde am 20. Februar l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 21. Februar 1889. (521)

5. Güterverkehr.

Zu dem Tarif für den Lokal-Güterverkehr der Königlichen Preussischen Militär-Eisenbahn vom 10. November 1888 erscheint mit Gültigkeit vom 1. März 1889 ein Nachtrag I.

Derselbe enthält ausser einigen redaktionellen Aenderungen, welche ohne Einfluss auf die Höhe der Tarifsätze des Haupttarifes sind, auch einen Ausnahmetarif für gebrannte Steine von den Stationen Sperenberg und Clausdorf nach Berlin Militärbahnhof.

Berlin, den 20. Februar 1889. (522J)
Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn.

Für die Beförderung von Schwefelkies von den Stationen Grevenbrück und Schwelm des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld nach verschiedenen diesseitigen Stationen gelangen am 1. März d. J. anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Die für Grevenbrück und Schwelm im Verkehr mit Bremen, Hannover, Harburg, Lüneburg und Oeynhausen (Südbhf.), sowie die ab Schwelm Rh. nach verschiedenen diesseitigen Stationen bestehenden Ausnahme - Frachtsätze für Schwefelkies treten am 10. April d. J. ausser Kraft, von welchem Zeitpunkte ab demnach für bezügliche Sendungen Frachtberechnung nach den höheren Sätzen des Spezialtarifs III stattfinden wird.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.

Hannover, den 18. Februar 1889. (523)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Der in der Bekanntmachung vom 14. Januar d. J. erwähnte neue Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, gültig vom 1. März d. J., ist nunmehr bei den betheiligten Expeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 20. Februar 1889. (524)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehre zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin und Breslau einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits. Am 1. März d. J. treten in den oben bezeichneten Verkehren ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft für Mergel von der diesseitigen Station Ebstorf, sowie für Staubkalk (Kalkasche) von den nachfolgend genannten nach den an diesen Verkehren betheiligten Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, sofern diese Artikel nachweislich zum Düngen bestimmt oder verwendet sind und mit je einem Frachtbriefe in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen aufgeliefert werden, oder die Fracht für dieses Gewicht bezahlt wird.

Als Versandstationen für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen kommen die diesseitigen Stationen Bernburg, Egeln, Eickendorf-Ermsleben, Förderstedt, Hadmersleben, Hecklingen, Helmstedt, Königslutter, Kreiensen, Langenweddingen, Oebisfelde, Oker, Schöningen, Westerhüsen und Wolfenbüttel, die Stationen Charlottenhof, Finkenheerd, Kosendau und Merzdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie die Stationen Camenz, Friedrichshütte, Gogolin, Gross-Stein, Gross-Strehlitz, Guradzeweiche, Naklo, Nicolai, Ottmuthweiche und Schimischow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau in Betracht.

Hinsichtlich der Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze und der an deren Gewährung geknüpften Bedingungen ist das Nähere bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erfragen.

Magdeburg, den 22. Februar 1889. (525)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. März d. J. tritt zu dem auch für den **Werrabahn-Oesterreichisch-Böhmischen Güterverkehr** gültigen Theil I des Tarifs für die Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarn andererseits der Nachtrag I in Kraft, Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen und der Güterklassifikation enthaltend.

Insoweit durch diesen Nachtrag I Tariferhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst ab 15. Mai d. J. Gültigkeit.

Meiningen, den 20. Februar 1889. (526)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag XI in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderung der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, anderweite Kilometerentfernungen für Station Berlin, Hamburger Bahnhof, anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Verkehrsbeziehungen, Einführung eines neuen Ausnahmetarifs 12 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen (gültig vom 1. April 1889). Zu dem letztgenannten Zeitpunkte treten die im Staatsbahnverkehr Altona - Breslau enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Stückgut zwischen Stationen des Bezirks Breslau, sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und der Station Hamburg B., sowie den darüber hinaus belegenen Stationen des diesseitigen Bezirks andererseits ausser Kraft.

An Stelle jener Sätze finden vom 1. April d. J. ab die regelmässigen Frachtsätze der Stückgutklasse Anwendung, sofern nicht für einzelne Artikel im Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter ermässigte Frachtsätze vorgesehen und letztere anzuwenden sind, oder die Frachtberechnung nicht auf Grund der Bestimmungen und Frachtsätze des am 1. April d. J. zur Einführung gelangenden Ausnahmetarifs für Stückgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern stattzufinden hat.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 22. Februar 1889. (527)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Die Station Dernau wird vom 1. März d. J. ab in den im vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif E für die Beförderung von Basalt usw. aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 21. Februar 1889. (528)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. gelangen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Garne aller Art in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg im Verkehr zwischen Schopfheim und Zell i. W. einerseits und Breslau (Märk. Bhf.), Dittersbach, Reichenbach i. Schl., Wüstegiersdorf, Neustadt i. O. S. und Strehlen andererseits zur Einführung, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Erfurt, den 21. Februar 1889. (529)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der zufolge Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 21. Januar d. J. im Lokal- und direkten Verkehre der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander am 1. März d. J. zur Einführung gelangende Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen findet auch Anwendung im Verkehre mit den Stationen der Werra-, Saal-, Weimar-Geraer, Dahme - Uckroer, Zschipkau - Finsterwalder, Arnstadt-Ichtershausener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar - Berka - Blankenhainer Eisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Erfurt, den 21. Februar 1889. (530)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April d. J. werden in unserem Lokalverkehr Velozipeden, welche als Reisegepäck zur Auflierung gelangen, zu Normalgewichtssätzen befördert.

Näheres ist bei unseren Stationen zu erfahren.

Danzig, den 21. Februar 1889.
Die Direktion (531J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Berlin - Ostdeutscher Gütertarif. Am 1. März d. J. tritt zum obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften sowie der Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II, Wegebaumaterialien, gebrannte Steine und Kies, einen neuen Ausnahmetarif für Stückgüter zur Ausfuhr seewärts und für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen sowie eine Berichtigung.

Druckexemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, kostenfrei bezogen werden. (MG 532)

Berlin, den 21. Februar 1889.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. III.

Nr. 4. Jahrgang 1889. Berlin, am 27. Februar 1889.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A C	19	1	Kiste	unbekannt —	22	1	Eindhoven	Niederländ. Stsb.	bekl. Amsterdam B K — Oudenaerde.
2	A G J	—	2	Kisten	Fensterglas —	206	2	Deschassis	Grand Central Belge	
3	A Z	—	2	„	Glas —	300	3	Virewe	„	
4	B	1 & 2	2	Säcke	leere Säcke —	37,5	4	Verden	K. E.-D. Hannover	alte Bezettelung Millenberg.
5	C R	1881	1	Ballen	Düten —	20	5	Paderborn	„	
6	E	8	1	Kiste	Küchengeräth und Wirthschaftssachen	33	6	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
7	F B C	—	1	„	? —	50	7	Louvain	Grand Central Belge	
8	F V D H	418/420	3	Säcke	Mehl —	300	8	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
9	J H K C	362	1	Kiste	Celluloidwaaren —	10	9	Aachen T.	Linksrh. Köln	
10	K	I II	1 1	— —	Kochmaschine und Korb	—	10	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
11	L L	91	2	Stück	runde Tische —	—	11	Aachen	Linksrh. Köln	beschr. Frankfurt a. M.
12	N K	—	5	Steigen	leer —	59	12	Friedberg	K. E.-D. Hannover	
13	P D	1532	1	Kiste	unbekannt —	185	13	Vlissingen H	Niederländ. Stsb.	
14	S F	167	1	Lattenkiste	Apothekerfläschchen	100	14	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
15	S M	2281	1	Kiste	Canehl —	18	15	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
16	S S	731	1	„	Glocken —	140	16	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
17	T M S	624	1	„	Besatzwaaren —	58	17	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
18	V L	5282	1	„	Zündhölzer —	154	18	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
19	W S	—	1	Fass	leer —	76	19	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
20	P. G. Baisch	745	1	Bierfass	leer —	—	20	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
21	Coenen	—	2	Kisten	Rosenkränze —	5,5	21	Hasselt	Grand Central Belge	
22	Paul Edlich Budapest	—	1	Koffer	Kleider —	—	22	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
23	B Hindrichsen Remscheid (undeutlich geschrieben)	1	1	Kiste	beschädigte Maschine	52	23	Güterexped. Lübeck	Lübeck-Büchen	bei Bodenrevision vorgefunden.
24	Marlier	—	1	Ballen	? —	29	24	Florennes S. M.	Grand Central Belge	an einem Thürhandgriff angeschlossen gewesen.
25	Serin	383	1	—	Steuerschloss —	—	25	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
26	17537	—	1	—	hölzerner Verschlag zu einer Maschine	6	26	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
27	G L	918	1	Kiste	Farbenextrakt —	29	27	Pössneck	K. E.-D. Erfurt	beschr. Hamburg Germany.
28		985	1	Bündel	Messingwaaren —	3,5	28	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	alte Bezettelung Hamburg-Freiberg.
29	SB N	1750	1	Kiste	unbekannt —	220	29	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
30	4/105	4740	1	Kiste	unbekannt —	254	30	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
31	—	—	1	—	hölzerner Bock —	8	31	Karthaus	Linksrh. Köln	
32	—	—	1	Kollo	6 Stück Blecheimer —	9	32	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrev.
33	—	—	1	—	Kopirpresse, gebraucht	—	33	Potschappel	Sächsische Stsb.	
34	—	—	1	Stange	Eisen ca. 2 m lang KP 0,60 eingestampft	13	34	Buchholz	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrev.
35	—	—	1	Stück	Eisen —	12	35	Posen	K. E.-D. Breslau	anscheinend von einer längeren Stange abgebrochen.
36	—	—	1	„	Eisenblech (50 cm lang, 25 cm breit)	—	36	Breslau O. S.	„	bei der Bodenrevision in Lissa i. P. vorgefunden.
37	—	—	1	Fass	leer —	27	37	Myslowitz	„	
38	—	—	7	Stück	schmiedeeiserne Flanschröhren zu Central-Heizungsanlagen, 5 m lang, 0,05 m Umfang	—	38	Seelze	K. E.-D. Hannover	am 6/2. 89 auf der Strecke gefunden.
39	—	—	1	—	eisernes Gasrohr —	16	39	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
40	—	—	2	—	alte Gehstöcke —	1,5	40	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
41	—	—	1	Sack	Hanfgarn —	32	41	Venlo	Linksrh. Köln	
42	—	—	1	„	Hefe —	50	42	Hasselt	Grand Central Belge	
43	—	—	1	—	Kette, 49 m lang —	39,5	43	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
44	—	—	1	Sack	Kleie —	50	44	Northeim	K. E.-D. Hannover	
45	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	—	45	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
46	—	—	1	—	Regal und 1 Wandbrett	—	46	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrev. am 6/2.
47	—	—	1	—	eisernes Rohr —	15	47	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrev.
48	—	—	1	Pack	leere Säcke (25 Stück)	21	48	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
49	—	—	1	—	neue eiserne Schaufel	1	49	Ringelheim	K. E.-D. Hannover	im Wagen 7111 Köln lrh. gefunden.
50	—	—	1	Bund	2 kl. Schlüssel —	—	50	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	am 30/1. aus 7856 Hann.
51	—	—	21	Stück	eiserne Siederohre à 5 m lang und 56 mm Umfang	—	51	Haste	K. E.-D. Hannover	am 6/2. 89 auf der Strecke Lindhorst-Haste gefunden.

11. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A K	1931	1	Ballen	? —	39	1	Reichenberg	Südnordd. Verb.	seit 29/1.
2	A R J P	—	1	Sack	Roggen —	56	2	Bukaczowce	Lemb.-Czern.-Jassy	
3	A W	680	1	Ballen	? —	22,5	3	Reichenberg	Südnordd. Verb.	„ 26/1.
4	B	229	1	Kiste	Verschiedenes —	80	4	Sadagóra	Lemb.-Czern.-Jassy	
5	C	4	1	Sack	Stöcke —	12	5	D. Brod	Oesterr. Nordwestb.	„ 24/1.
6	F J M	1861	1	Kiste	Schrauben —	40	6	Pilsen	Böhm. Westbahn	
7	K	1	1	Ballen	? —	80	7	Wien	Oesterr. Nordwestb.	„ 28/1.
8	K	43	1	Steige	leer —	14	8	Trs. Jedlersee	„	„ 29/1.
9	K & Co.	—	1	Kollo	Juteleinwand-Plache	20	9	Wien	„	„ 26/1.
10	K D	6845/46	2	Stück	Häcksler —	100	10	Stanislau	Lemb.-Czern.-Jassy	
11	M P	2	1	Kiste	Verschiedenes —	9	11	Hliboka	„	
12	N L	370	1	„	leer —	8	12	D. Brod	Oesterr. Nordwestb.	„ 30/1.
13	P	6	1	Pack	5 leere Säcke —	16	13	„	„	„ 30/1.
14	P R	1226	1	Ballen	? —	8	14	Pilsen	Böhm. Westbahn	Bekl.: Prag K. F. J. B. — Pilsen.
15	R 17	40	1	„	Cotton —	5	15	Starkoč	Südnordd. Verb.	seit 9/1.
16	T K S	374	1	Fass	leer —	5	16	D. Brod	Oesterr. Nordwestb.	„ 30/1.
17	Hanna Malzfabrik Milchspeiser & Katschera Wischau	—	1	Ballen	Säcke —	22	17	Stanislau	Lemb.-Czern.-Jassy	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
	der Güter									
18	—	1	1	Kiste	10 Kolli Maschinentheile	30	18	Smidar	Oesterr. Nordwestb.	seit 14/1.
19	—	3493	1	Sack	eis. Schrauben und Nieten	13	19	D. Brod	"	" 4/1.
20	—	4117	1	Kollo	Eisenwaaren —	2	20	Taus	Böhm. Westbahn	von Pilsen.
21	—	—	5	Bund	Eichenrinde —	100	21	Prag	"	
22	—	—	24	Stück	kl. Falzplatten —	20	22	"	"	
23	—	—	3	Ballen	alte Fetzen —	45	23	Wien	Oesterr. Nordwestb.	seit 26/1.
24	—	—	100	Stück	Gewichte à 1 kg —	100	24	Prag	Böhm. Westbahn	
25	—	—	1	"	Hunterad —	17	25	"	"	
26	—	—	2	Bund	Kuppelstangen —	62	26	"	"	
27	—	—	3	Stück	Leinen mit Plomben Jassy 173/9	3	27	Stanislau	Lemb.-Czern.-Jassy	
28	—	—	1	Bund	Maasstangen —	7	28	Prag	Böhm. Westbahn	
29	—	—	1	Stück	Nudelbrett —	5	29	"	"	
30	—	—	1	"	Riemenscheibe —	10	30	"	"	
31	—	—	10	"	gusseis. Roste —	20	31	"	"	
32	—	—	3	"	Rundeisen —	70	32	"	"	
33	—	—	3	"	leere Säcke —	3	33	Wien	Oesterr. Nordwestb.	seit 9/1.
34	—	—	1	Kollo	Stehpult —	31	34	Prag	Böhm. Westbahn	
35	—	—	1	Stück	eis. Streifbaum —	13	35	Lemberg	Lemb.-Czern.-Jassy	
36	—	—	5	Säcke	Thonerde —	200	36	Prag	Böhm. Westbahn	

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Im Lokalverkehre der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn kommt am 1. März d. J. ein Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Cüstrin, den 25. Februar 1889. (533)
Direktion.

Oldenburgische Staatsbahn. Für die Beförderung von Bau- und Bruchsteinen sowie Pflastersteinen in Sendungen von mindestens fünf Ladungen von Station Eversburg nach Emden, Leer, Oldersum und Papenburg sowie bei Einzelladungen von Station Eversburg nach Rheine sind ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen.

Oldenburg, den 23. Februar 1889. (534)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einer- und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. März d. J. gelangt zum obenbezeichneten Tarife der Nachtrag VIII zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und neue Ausnahmetarife für Stückgüter zur Ausfuhr seewärts sowie für Wegebaumaterialien. Exemplare des bezüglichen Nachtrages können von den betreffenden Güterexpeditionen sowie von dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 22. Februar 1889. (MG 535)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt a/M. etc. - Bromberg etc. Für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Hohenebra - Ebeleber Eisenbahn einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn andererseits kommt mit dem 1. März d. J. ein neuer Tarif zur Einführung.

Durch den neuen Tarif kommen zur Aufhebung:

a) der Staatsbahn - Gütertarif Frankfurt a/M. - Bromberg etc. vom 1. Oktober 1883 nebst Nachträgen,
b) der Staatsbahn - Gütertarif Frankfurt a/M. - Breslau vom 1. Juni 1883 nebst Nachträgen hinsichtlich der Sätze für den Verkehr mit den Stationen Argenau, Güldenhof, Hopfengarten und Inowrazlaw,
c) der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Hannover vom 15. Juni 1885 nebst Nachträgen hinsichtlich des Verkehrs mit Bockenheim,
d) der Staatsbahn - Gütertarif Köln (rechtsrh) - Bromberg vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen hinsichtlich des Verkehrs mit Horchheim,
e) der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Erfurt vom 1. Juni 1886 nebst Nachträgen hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen der ehemaligen Nordhausen-Erfurter Bahn (mit Ausschluss von Ilversgehofen), sowie der Hohenebra-Ebeleber Bahn,
f) der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. Mai 1885 nebst Nachträgen hinsichtlich des Verkehrs mit Sömmerda,
g) der Staatsbahn - Gütertarif Frankfurt a/M. - Breslau vom 1. April 1885 nebst Nachträgen hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Miloslaw, Orzechowo-Warthehafen, Schwarzenau, Wreschen und Zerkow.

Für grobe Schleifsteine ab Querfurt (bisher Ausnahmetarif 5) sind Sätze in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden. Die durch den letzteren eintretenden geringfügigen Erhöhungen treten erst mit dem 15. April d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Expeditionen. (536)

Frankfurt a/M., den 24. Februar 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der vom 1. März bezw. 1. April d. J. gültige Nachtrag 10 herausgegeben, welcher anderweite Tarifkilometer und Frachtsätze für den Verkehr mit Berlin und Spandau etc., Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk zum Düngen und für Stückgüter zum Seeexport, Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz, sowie einige mit Erhöhungen verknüpfte Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 22. Februar 1889. (537)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. März 1889 tritt ein Nachtrag I zum Heft I, sowie neue Hefte II, III, IV und VI des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Durch die letzteren werden aufgehoben die Hefte II, III, IV und VI des gleichnamigen Tarifs vom 1. März 1888 (Heft II) und 1. August 1884 (Heft III, IV und VI), sowie die in dem bezüglichen Tarife für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frank-

furt a/M. und der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. Januar 1884 bestehenden Frachtsätze für Hadamar.

Ohne Ersatz bleiben die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hadamar und Darmstadt H. L. B., sowie einigen anderen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn über Limburg-Griesheim a/M.

Das neue Tarifheft IV bringt neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen. Soweit letzteres der Fall oder nach Obigem Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bezüglichen seitherigen Tarife noch bis zum 15. April 1889 in Geltung.

Preis der neuen Tarifhefte je 10 ₰.

Köln, den 23. Februar 1889. (538)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlen-Verkehr mit Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der Ausnahmetarif Nr. 9 für den vorbenannten Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. März 1889 neu aufgelegt worden.

Verkaufspreis 60 ₰.

Der gleichnamige Tarif vom 1. März 1884 tritt daher gleichzeitig ausser Kraft.

Köln, den 23. Februar 1889. (539)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. k. Mts. tritt für die Beförderung der Güter des Spezialtarifs III bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für jeden Wagen oder Zahlung der Fracht für diese Menge für jeden Wagen zwischen Wien (Oe.-U. St.-E.-G., K. F. N. B., Oe. N. W. B., K. F. J. B.) und Coswig in Sachsen ein Frachtsatz von 1.36 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 23. Februar 1889. (540)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 tritt mit Gültigkeit vom 1. März d. J. der Nachtrag 28 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 23. Februar 1889. (541)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die Staatsbahn-Verkehre Hannover-Oldenburg und Hannover bezw. Oldenburg-Erfurt kommen am 1. März d. J. die Nachträge 4 bezw. 11 und 10 zur Einführung, welche u. a. Ausnahmesätze für Staubkalk (Kalkasche) und Mergel zum Düngen enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 23. Februar 1889. (542)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. März d. J. ab werden auf der Haltestelle Pleiskehammer (zwischen Baudach und Gr. Gandern) auch Leichen und lebende Thiere abgefertigt. (543)

Breslau, den 24. Februar 1889.
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. April d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif Heft 1, 2, 3 und 4 vom 1. Oktober 1888 je ein Nachtrag II in Kraft. Die Nachträge enthalten u. a. Ergänzung der besonderen Bestimmungen und der speziellen Tarifvorschriften, Einbeziehung von Stationen, Tariferhöhungen im Verkehre mit einigen Hafenstationen, Ausnahmefrachtsätze für Korbwaaren, sowie Berichtigungen.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende April d. J. Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben. (544)

Breslau, den 14. Februar 1889.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Ausgabe des Nachtrages IV zu den Gebührentarifen für die Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.) Anlässlich der am 16. Januar d. J. erfolgten Eröffnung des Betriebes auf der Lokalbahn Göding-Aerarial-Tabakfabrik Göding gelangt zu den ab 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarifen der Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Nachtrag IV zur Ausgabe

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der allgemeinen und besonderen Bestimmungen,
II. Ergänzung der einleitenden Bemerkungen zu den Stationstarifen und
III. Ergänzung der Tariftabellen für Eil- und Frachtgüter.

Wien, am 20. Februar 1889. (545)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung eines Tarifnachtrages. Am 15. März 1889 tritt Nachtrag I zu dem vom 1. Oktober 1888 gültigen Tarife Theil II für den Eil- und Frachtgütertransport auf der vom Staate betriebenen Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen des in dem Haupttarife vorkommenden Tarif-Kilometerzeigers, der Stationstarife und der Schnitttariftabellen.

Exemplare diese Nachtrages sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, sowie bei der K. K. Verkehrsleitung in Mähr. Schönberg erhältlich.

Wien, am 20. Februar 1889. (546)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.

---

6. Generalversammlungen.

Nach Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche Generalversammlung der **Ludwigs-Eisenbahngesellschaft** auf

Donnerstag, den 14. März d. J.
Vormittags 10 Uhr
im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu unter dem in Art. VIII der Statuten angedrohten Präjudiz und mit dem Bemerken eingeladen, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen sowie der Geschäftsbericht pro 1888 vom 25. Februar d. J. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Ferner wird bekannt gegeben, dass seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen sowie über den Etat pro 1889 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 12. März d. J.
angesetzt und zwar:

Vormittags von 8—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—5 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Hierbei wird darauf aufmerksam gemacht, dass die in Vorlage zu bringenden Vollmachten nicht nur unterschrieben, sondern auch gemäss Art. V der Statuten gesiegelt sein müssen und schliesslich noch mitgetheilt, dass der Zeitpunkt, von welchem ab die durch die Generalversammlung festzusetzende Dividende erhoben werden kann, wie üblich sofort nach derselben durch öffentliches Ausschreiben bekannt gegeben werden wird.

Nürnberg, am 21. Februar 1889. (547)
Das Direktorium
der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft:
Ley.

---

7. Offene Stellen.

Gesuch von Maschinenzeichnern. Die Staatseisenbahn-Verwaltung bedarf wissenschaftlich gebildeter, tüchtiger Maschinenzeichner. Bewerber haben sich bei der unterzeichneten Stelle unter Vorlage ihrer Zeugnisse und Angaben ihrer Taggeldsansprüche in Bälde zu melden.

Stuttgart, den 19. Februar 1889. (548)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
F. d. Pr.: Wrede.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 17. 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. März 1889.

Inhalt:

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1887/88.

Der vor kurzem veröffentlichte achte Band der durch das Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands, welcher in Bezug auf seinen reichhaltigen, werthvollen und lehrreichen Inhalt in Nr. 11 S. 99 d. Ztg. bereits anderweitig einer allgemeinen Besprechung unterzogen ist, gibt uns, wie alljährlich, Veranlassung, die wichtigsten Angaben nebst den entsprechenden Erläuterungen zur Kenntniss unserer Leser zu bringen, wobei wir zunächst noch die erfreuliche Thatsache hervorheben, dass es dem Reichs-Eisenbahnamt gelungen ist, die Veröffentlichungsfrist wieder erheblich abzukürzen.

Die Statistik umfasst an normalspurigen Hauptbahnen und normalspurigen Bahnen untergeordneter Bedeutung 12 Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen, unter welchen die 11 Preussischen Eisenbahndirektionen einschliesslich der auf Grund der Verträge vom 15./16. Dezember 1886, bezw. vom 27. Januar/1. Februar und 3./4. Februar 1887, durch das Gesetz vom 28. März 1887 genehmigten und am 1. April bezw. 1. Mai 1887 verstaatlichten Strecken der vormaligen Berlin-Dresdener, Nordhausen-Erfurter und Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmungen als eine Verwaltung gerechnet sind; ferner 5 Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 58 Privatbahnen unter eigener Verwaltung, im ganzen also 75 Bahnverwaltungen. Die Anzahl der letzteren ist gegen das Vorjahr um 5 Privatbahnen unter eigener Verwaltung: 1. die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn, 2. die Neuhaldensleber Eisenbahn, 3. die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, 4. die Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn und 5. die Wismar-Karower Eisenbahn vermehrt worden.

Die 28,79 km lange Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn ist als normalspurige Sekundärbahn im Auftrage des Grossherzoglich Sächsischen Ministeriums und auf Kosten des Weimarischen Staates durch das Mitteldeutsche Eisenbahnkonsortium (Darmstädter Bank und Herrmann Bachstein zu Berlin) erbaut worden, welchem durch den Bau- und Betriebsvertrag vom 17./18. Februar 1886 zugleich der Betrieb der Bahn vom Tage der Abnahme bis zum 31. Dezember 1907 übertragen worden ist. Die ganze Strecke wurde am 15. Mai 1887 für den Personenverkehr und am 13. Juni desselben Jahres für den Güterverkehr eröffnet.

Die 31,71 km lange Neuhaldensleber Eisenbahn ist Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft mit dem Sitze in Neuhaldensleben. Die Betriebseröffnung hat für den Güterverkehr auf der Strecke Neuhaldensleben-Hackenstedt am 17. Oktober und für den gesammten Verkehr auf der ganzen Strecke am 3. November 1887 stattgefunden.

Die 20,16 km lange Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn ist Eigenthum der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft. Der am 20. September 1887 eröffnete Betrieb dieser Bahn wird durch eine Unternehmerfirma auf Grund eines für die Dauer von 10 Jahren geschlossenen Garantievertrages geleitet. Nach dem letzteren hat die Unternehmung gegen Bezug sämmtlicher Einnahmen aus dem Betriebe und der Verwaltung die gesammten Betriebs- und Verwaltungskosten, mit Einschluss der Abführungen zum Reserve- und Erneuerungsfonds und der Verpflichtungen aus Unfällen aller Art, sowie die gesammten Kosten für die Unterhaltung und Erhaltung der Bahn mit Nebenanlagen zu bestreiten. Ausserdem sind zur Verzinsung des Aktienkapitals von dem Unternehmer 2¼ pCt. des Gesammtanlagekapitals gewährleistet, wovon nach dem Statut zunächst die Aktien Littr. B 4½ pCt. des Nennbetrages erhalten. Bei einer gewissen Höhe der Betriebseinnahmen der Bahn sind weitere Beträge an die Gesellschaft zu zahlen, aus welchen alsdann auch die Littr. A Aktien bis zu 4½ pCt. des Nennbetrages verzinst werden. Wenn die Einnahmen eine grössere Höhe erreichen, wird der Ueberschuss zu gleichen Theilen unter die Aktien Littr. A und Littr. B vertheilt.

Die 17,94 km lange Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn ist am 10. Oktober 1887 dem Betriebe übergeben.

Die 71,61 km lange Wismar-Karower Eisenbahn ist Eigenthum der am 22. Dezember 1886 unter der Firma „Wismar-Karower Eisenbahn“ gegründeten Aktiengesellschaft; die ganze Strecke ist am 14. November 1887 dem Betriebe übergeben. Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus 1 000 000 *M.* 4 pCt., mit ⅓ pCt. jährlich zu tilgenden Prioritätsobligationen, 1 770 000 *M.* Stammaktien und einer seitens des Mecklenburgischen Staates hergegebenen unverzinslichen Anleihe von 966 110 *M.*, auf welche Tilgungszahlungen erst geleistet werden, nachdem die Aktionäre eine 5 pCt. Dividende erhalten haben. Der Betrieb der Bahn ist auf die Dauer von 15 Jahren an eine Unternehmerfirma verpachtet, welche eine von den Erträgnissen der Bahn abhängende, mindestens aber der Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen und einer 3 pCt. Dividende auf die Stammaktien gleichkommende Pacht zu zahlen hat. Ausserdem hat dieselbe zur Bestreitung der Verwaltungskosten der Gesellschaft eine bestimmte Summe zu leisten und die regulativmässigen Rücklagen in den Erneuerungs-, Reserve- und Reservebaufonds zu machen. Bis zum Schlusse des Jahres 1887 ist die Bahn für Rechnung des Baufonds betrieben worden.

Die vorgenannten Linien sind Bahnen untergeordneter Bedeutung.

In besonderen Nachweisungen sind die dem öffentlichen Verkehr dienenden schmalspurigen Eisenbahnen behandelt, welche in den nachfolgenden Erläuterungen zunächst unberücksichtigt geblieben sind.

Die Eigenthumslänge der bezeichneten Bahnen betrug am Ende des Berichtsjahres 39 157 km gegen 38 048 km im Vorjahre; dieselbe hat sich also um 1 109 km oder um 2,91 pCt. der damaligen Länge vergrössert. Von dieser Gesammtlänge entfallen 30 918 (30 747 *) km auf die Hauptbahnen und 8 239 (7 301) km auf die Bahnen untergeordneter Bedeutung, so dass die ersteren nur um 171 km oder 0,56 pCt., die letzteren hingegen um 938 km oder 12,85 pCt. zugenommen haben. Von der angegebenen Eigenthumslänge entfallen 34 394 (33 248) km oder 87,84 (87,4) pCt. auf Staatsbahnen und 4 763 (4 800) km oder 12,16 (12,6) pCt. auf Privatbahnen. Hiernach haben sich die letzteren Prozentsätze gegen das Vorjahr gerade nicht zu erheblich verändert; erwähnenswerth ist jedoch, dass sich das Netz der Preussischen Staatsbahnen von 21 746 km auf 22 690 km, also um 944 km oder 4,34 pCt. ausgedehnt hat, was auf die Verstaatlichungen der vormaligen Berlin-Dresdener, Nordhausen-Erfurter und Aachen-Jülicher Eisenbahnen grösstentheils zurückzuführen ist.

Von der Eigenthumslänge wurden 27 921 km oder 71,31 pCt. eingleisig, 11 174 km oder 28,54 pCt. zweigleisig, 43,65 km oder 0,11 pCt. dreigleisig und 17,90 km oder 0,04 pCt. viergleisig betrieben. Die drei- und viergleisigen Strecken sind gegen das Vorjahr unverändert geblieben; die letzteren setzen sich aus der 11,26 km langen Berliner Stadtbahn, aus einer 2,16 km langen Theilstrecke der Berliner Ringbahn und aus der 4,48 km langen Strecke Oberhausen-Frintrop der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinischen) zusammen.

Von der Eigenthumslänge ist die Betriebslänge zu unterscheiden, bei welcher die verpachteten Strecken abgerechnet, die gepachteten und die im Mitbetriebe befindlichen Strecken aber — und zwar letztere bei jeder der betreffenden Verwaltungen — zugerechnet werden. Dieselbe betrug bei den in Rede stehenden Bahnen am Schlusse des Betriebsjahres 38 594 (38 261) km, von welchen 67 km ausschliesslich für den Personenverkehr und 617 km ausschliesslich für den Güterverkehr benutzt wurden, während 37 910 (37 567) km gleichzeitig für den Personen- und Güterverkehr bestimmt waren.

Unter den betheiligten 26 Deutschen Bundesstaaten ist die Eigenthumslänge der Bahnen während des Betriebsjahres bei 15 — Württemberg, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha, Anhalt, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Reuss älterer Linie, Schaumburg-Lippe, Lippe, Lübeck, Bremen, Hamburg und Elsass-Lothringen — ganz bezw. fast ganz unverändert geblieben; bei den übrigen Staaten hat eine Vergrösserung des Bahnnetzes stattgefunden. Die grösste Zunahme von 22 621 auf 23 411 km, also 790 km — entfällt auf Preussen, die grösste prozentuale Vermehrung, nämlich 17,96 pCt., jedoch auf Sachsen-Altenburg, dessen Bahnnetz von 139,22 auf 164,22 km gewachsen ist.

Die Ausstattung der Deutschen Staatsgebiete mit Eisenbahnen stieg im Gesammtdurchschnitt von 7,02 auf 7,23 km auf je 100 qkm Grundfläche und von 8,06 auf 8,22 km auf je 10 000 Einwohner. Die Ausstattung der einzelnen Staaten mit Eisenbahnen ergibt sich aus der folgenden Uebersicht:

Lfde. Nr.	Staat	Kilometer Eisenbahn			
		auf je 100 qkm Grundfläche		auf je 10 000 Einwohner	
		1886/87	1887/88	1886/87	1887/88
1	Reichsland Elsass-Lothringen	9,02	9,02	8,36	8,34
2	Preussen	6,49	6,72	7,94	8,14
3	Bayern	6,81	6,86	9,60	9,50
4	Sachsen	13,85	14,19	6,47	6,54
5	Württemberg	7,49	7,49	7,29	7,25
6	Baden	8,93	9,29	8,38	8,37
7	Hessen	11,07	11,30	8,86	8,97
8	Mecklenburg-Schwerin	5,75	6,48	13,26	14,90
9	Sachsen-Weimar	7,77	8,56	8,86	9,70
10	Mecklenburg-Strelitz	6,22	6,22	18,50	18,44
11	Oldenburg	5,60	5,60	10,49	10,42
12	Braunschweig	11,06	11,30	10,88	10,94
13	Sachsen-Meiningen	7,85	7,85	8,95	8,86
14	Sachsen-Altenburg	10,52	12,44	8,59	10,07
15	Sachsen-Coburg-Gotha	8,91	8,91	8,73	8,66
16	Anhalt	10,54	10,54	9,90	9,75
17	Schwarzburg-Rudolstadt	3,22	3,22	3,59	3,56
18	Schwarzburg-Sondershausen	9,16	9,12	10,68	10,54
19	Waldeck	0,88	0,88	1,74	1,74
20	Reuss älterer Linie	11,17	11,17	6,26	6,14
21	Reuss jüngerer Linie	5,82	6,90	4,31	5,02
22	Schaumburg-Lippe	7,16	7,16	6,50	6,41
23	Lippe	2,41	2,41	2,37	2,34
24	Lübeck	15,75	15,75	6,87	6,82
25	Bremen	17,56	17,56	2,69	2,67
26	Hamburg	9,25	9,25	0,72	0,71

Hiernach bewegen sich im einzelnen die betreffenden Zahlen hinsichtlich der Grundfläche zwischen 17,56 km bei Bremen und 0,88 km bei Waldeck und hinsichtlich der Einwohnerzahl zwischen 18,50 km bei Mecklenburg-Strelitz und 0,72 km bei Hamburg.

In Preussen befanden sich: a) unter den Durchschnittszahlen bezüglich der Grundfläche die Provinzen Ostpreussen 3,92, Pommern 4,47, Posen 4,94, Westpreussen 5,05, Hannover 5,57 und Schleswig-Holstein 6,22; bezüglich der Einwohnerzahl die Rheinprovinz 6,98, Brandenburg 7,20, Ostpreussen 7,34 und Schlesien 7,44 km; über den Durchschnittszahlen bezüglich der Grundfläche Brandenburg 6,74, Hohenzollern 7,05, Schlesien 7,68, Sachsen 8,23, Hessen-Nassau 8,82, Westfalen 10,67 und die Rheinprovinz 11,47; bezüglich der Einwohnerzahl Posen 8,23, Sachsen 8,40, Hessen-Nassau 8,58, Pommern 8,88, Westpreussen 9,05, Westfalen 9,55, Hannover 9,75, Schleswig-Holstein 10,07 und Hohenzollern 12,05 km. Den Durchschnittszahlen am nächsten steht hiernach hinsichtlich der Grundfläche Brandenburg mit 6,74 und hinsichtlich der Einwohnerzahl Posen mit 8,23 km.

Der Unterbau der Bahnen hat von der Eigenthumslänge 34 695 km oder 88—60 pCt. für die freie Strecke und 4 462 km oder 11,40 pCt. für die Bahnhöfe und Haltestellen in Anspruch genommen, welche Verhältnisszahlen gegen das Vorjahr unverändert geblieben sind. Auf der freien Strecke war der Bahnkörper für 17 010 km eingleisig, für 17 602 km zweigleisig und für 83 km drei- und mehrgleisig ausgeführt. Die in der mittleren Höhe der Unterfläche der Bettung gemessene Breite des Unterbauplanums beträgt bei dem eingleisigen Bahnkörper 2,98—6,12 m und bei dem zweigleisigen Bahnkörper 7,30—10,55 m. Von der gesammten Bahnlänge liegen 25 272 km im Auftrag und 12 372 km im Abtrage.

An Bahnkreuzungen in Höhe der Schienen sind 129 (120), an Bahnüberführungen über der Bahn 262 (249), an Bahnunterführungen unter der Bahn 309 (307) und an Gleisanschlüssen auf freier Strecke 853 (811) Stück aufgeführt. Wegeübergänge in Höhe der Schienen werden 59 202 (56 661), Wegeüberführungen 2 744 (2 685) und Wegeunterführungen 9 288 (9 210) gezählt. Von den Bauten der letzteren beiden Gattungen sind die meisten massiv, oder mit eisernem Ueberbau, und nur 664 Wegeüberführungen und 16 Wegeunterführungen mit hölzernem Ueberbau hergestellt. Die Gesammtzahl der massiven, mit eisernem und mit hölzernem Ueberbau versehenen Brücken betrug:

a) bei einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen von 2 bis einschl. 10 m . . . . 9 263 (9 101) Stück,
b) desgl. „ 10 „ „ 30 „ . . . . 2 036 (1 983) „
c) „ über 30 m . . . . 335 (331) „
zusammen 11 634 (11 415) Stück.

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Die Gesammtlänge der Viadukte ist von 47 050 m auf 48 781 m gestiegen, welche sich auf 337 (329) Bauwerke vertheilen. Von der Gesammtlänge von 449 (440) Tunneln sind 24 502 (22 494) m eingleisig und 137 616 (137 619) zweigleisig ausgeführt.

Die Länge sämmtlicher Gleise einschliesslich der Weichenverbindungen der Bahnen mit normaler Spurweite hat sich innerhalb des Betriebsjahres von 64 903 auf 66 598 km — also um 1 695 km oder 2,61 pCt. des Bestandes am Ende des Jahres 1886/87 — vermehrt; von dieser Länge entfielen 50 454 (49 205) km oder 75,8 (75,8) pCt. auf die durchgehenden Gleise. Die Zunahme ist sowohl ziffernmässig, als auch nach Maassgabe des prozentualen Verhältnisses höher als diejenige des Vorjahres, in welchem die Gleisvermehrung 1 237 km oder 1,94 pCt. des Bestandes am Ende des Jahres 1885/86 betrug.

Von der Gesammtlänge der Gleise bestanden noch 889 km, an welchen allein die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg mit 667 km betheiligt ist, aus Stuhlschienen. Während am Ende des Betriebsjahres 1886/87 920 km Gleise mit denselben ausgerüstet waren, sind in dem Berichtsjahre nur 889 km = 1,33 pCt. der Gesammtlänge verzeichnet; die Verringerung erreichte somit 3,33 pCt. Noch mehr machte sich die Beseitigung der Schienen dreitheiligen Systems geltend; während am Ende des Vorjahres noch 16,79 km mit diesen Schienen ausgerüstet waren, betrug die bezügliche Länge am Schlusse des Betriebsjahres 1887/88 nur noch 3,80 km. Von den breitbasigen Schienen waren im ganzen a) auf Querschwellen, Steinwürfeln oder sonstigen Einzelunterlagen 59 861 (58 264) km; b) auf Langschwellen (System Hilf usw.) 5 770 (5 631) km und c) direkt auf der Unterbettung (System Hartwich usw.) 74 (71) km, zusammen 65 705 (63 966) km. Die Länge der Gleise auf hölzernen Querschwellen war um 2,41 pCt. und die Länge der Gleise auf Querschwellen um 1,18 pCt. grösser als die bezüglichen Bestände des Vorjahres.

Das Gesammtgewicht der verlegten Schienen ist auf rund 4,55 (4,46) Millionen Tonnen, dasjenige des zugehörigen Kleineisenzeugs auf rund 0,53 (0,49) Millionen Tonnen und dasjenige der verwendeten eisernen Querschwellen, Langschwellen und der Unterschienen für dreitheiliges System auf rund 0,77 (0,73) Millionen Tonnen gestiegen; das Gesammtgewicht des Oberbaues an Eisen betrug somit bei den Deutschen Bahnen rund 5,9 (5,7) Millionen Tonnen.

Auf 1 km Gleis sind hierbei folgende Durchschnittsgewichte ermittelt:

			zusammen
1.	a) Stuhlschienen	66,15 (66,72) t	
	b) Kleineisenzeug	24,48 (24,48) „	90,63 (91,20) t
2.	a) breitbasige Schienen auf Querschwellen usw.	69,80 (70,16) „	
	b) Kleineisenzeug	7,05 (6,89) „	76,85 (77,05) „
3.	a) breitbasige Schienen auf Langschwellen	54,06 (54,33) „	
	b) Kleineisenzeug	11,97 (11,83) „	66,03 (66,16) „
4.	a) breitbasige Schienen unmittelbar auf der Unterbettung	70,82 (67,69) „	
	b) Kleineisenzeug	12,80 (12,69) „	83,62 (80,38) „
5.	a) Oberschienen nach dreitheiligem System	40,52 (36,97) „	
	b) Kleineisenzeug	19,19 (19,61) „	59,71 (56,58) „
6.	eiserne Langschwellen mit Querschwellenverbindung		66,03 (69,45) „
7.	desgl. ohne Querschwellenverbindung		52,10 (52,68) „
8.	Unterschienen für dreitheiliges System		74,10 (76,76) „

Aus den vorstehenden Zahlen ist ersichtlich, dass bei den unter 2. und 3. aufgeführten Systemen, welche in Deutschland fast ausschliesslich in Betracht kommen, das Gewicht der Schienen abgenommen und das Gewicht des Kleineisenzeugs etwa entsprechend zugenommen hat.

Nach dem Materiale hat die Länge der aus eisernen Schienen, einschliesslich solcher mit Stahlkopf, hergestellten Gleise sich während des Betriebsjahres von 31 765 auf 30 729, mithin um 1 036 km oder um 3,26 pCt. verringert. Die Länge der aus Stahlschienen hergestellten Gleise ist dagegen von 33 138 auf 35 869, also um 2 731 km oder um 8,24 pCt. gewachsen, während die Gesammtlänge der Gleise, wie angegeben, nur um 1 695 km vermehrt ist, welche Zahl sich durch Abzug der verminderten 1 036 km aus eisernen Schienen von den vermehrten 2 731 km aus Stahlschienen ergibt.

Für die 51 852 (51 218) km Gleise auf hölzernen Querschwellen waren im ganzen 56 834 353 (56 053 884) Stück Schwellen — darunter 73,5 (72) pCt. imprägnirte — erforderlich, so dass auf 1 km Gleis 1 096 (1 094) Stück Schwellen entfielen. Für dieselben ist vorherrschend Eichen- und Nadelholz und zu einem nur geringen Theile derselben auch sonstiges Nadelholz verwendet. Im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinischen) sind u. a. 90 Stück Schwellen aus Indisch-„Peto-“ und 2 725 Stück Schwellen aus „pitch-pine-Holz“ verlegt worden.

Von den auf einfache Weichen berechneten 100 567 (97 437) sämmtlichen Zungen- und Schleppweichen — wobei die dreitheiligen und die halben Englischen Weichen je als zwei einfache, die ganzen Englischen Weichen als je vier einfache Weichen gerechnet sind — liegen 99 392 (96 390) Stück auf den Stationen und 1 175 (1 047) Stück auf der freien Strecke. Die Verwendung von Schmiedeeisen bei den Herz- und Kreuzungsstücken ist in fortdauernder Abnahme begriffen; im vorliegenden Betriebsjahre betrug die Abnahme 1,3 pCt. gegenüber 1 pCt. im Vorjahre. Dagegen hat die Verwendung des Stahles bei denselben in gleicher Weise wie bei Schienen und zwar um 6 (4,6) pCt. zugenommen, während sich die Gesammtzahl der Herz- und Kreuzungsstücke innerhalb des Betriebsjahres nur um 3,5 pCt. vermehrt hat.

Die mittlere Stärke der Gleisbettung, von der Oberfläche derselben ab gemessen, bewegt sich zwischen 0,10 und 0,80 m.

Von der 39 157 (38 048) km betragenden Gesammtlänge der Bahnstrecken lagen in Horizontalen 30,94 (30,80) pCt., in Steigungen 38,19 (38,20) pCt. und in Gefällen 30,87 (31,00) pCt. Die Summe aller Steigungen, d. h. der senkrechten Höhen derselben betrug 83 588 (79 963) m und die entsprechende Summe aller Gefälle 65 425 (63 192) m. Auf den Strecken der vereinigten Adhäsions- und Zahnradbahnen Blankenburg-Rübeland und Rübeland-Tanne findet sich die stärkste Steigung im Verhältnisse 1 : 17, während im übrigen stärkere Steigungen als 1 : 30 nicht vorkommen. In geraden Strecken lagen 70,89 (70,83) pCt. und in Krümmungen 29,11 (29,17) pCt. der Bahnlänge. Den kleinsten, auf der freien Strecke vorkommenden Krümmungshalbmesser — 50 m — besitzen die Sächsischen Kohlenbahnen bei Potschappel, hiernächst folgt die Altona-Kaltenkirchener Bahn mit 80 m, eine Strecke des Königlichen Direktionsbezirkes Altona mit 100 m und schliesslich die Kirchheimer Bahn mit 143 m. Im übrigen ist der Krümmungshalbmesser vom 150 m nicht überschritten.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 894 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in den von der Französischen Nordbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 918 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ergänzung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement durch Aufnahme von Bestimmungen über die Feststellung von Schäden an Gütern usw. (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 924 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (abgesandt am 26. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Lagerhausgesetz.

Vom Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurde der Regierungsentwurf, betreffend die Lagerhäuser, mit einigen unwesentlichen Aenderungen angenommen. Wir werden die das Eisenbahnwesen betreffenden Bestimmungen desselben besprechen, sobald dessen Annahme durch das Herrenhaus erfolgt ist. Der Referent des Abgeordnetenhauses, Dr. v. Bilinszky, erörterte jüngst in der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ das Verhältniss der Eisenbahnen zu den Lagerhäusern und erklärt an einer Stelle, dass im Auslande, insbesondere in Deutschland, Eisenbahnverwaltungen eigene Lagerhäuser zu errichten pflegen. Im Kreise der Oesterreichischen Bahnverwaltungen ist diese Erklärung sehr aufgefallen, weil hier nichts davon bekannt ist, dass Deutsche Eisenbahnen öffentliche Lagerhäuser — und um solche handelt es sich ja im Gesetzentwurfe — errichtet hätten und betreiben. Dies ist auch durch eine Anfrage in Berlin bestätigt worden. Mit Ausnahme eines Lagerhauses in Konstanz,

welches den Badischen Staatsbahnen gehört, aber einen ganz besonderen Charakter trägt, existirt (wie wir bestätigen können; Red.) im ganzen Deutschen Reiche kein von einer Eisenbahnverwaltung betriebenes öffentliches Lagerhaus.

Staatsantheil am Reingewinn der Nordbahn.

Die vom Handelsminister hierüber dem Abgeordnetenhause zugegangene Vorlage konstatirt, dass in den beiden letzten Monaten des verflossenen Jahres eine solche Ertragszunahme der Nordbahn eingetreten, dass eine neuestens angestellte, allerdings nur annäherungsweise Berechnung zu der Annahme führt, es werde denn doch der Fall einer wenn auch ziffermässig ziemlich geringfügigen Betheiligung des Staates an dem Reingewinn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1888 zur Thatsache werden. Nach den bisher bekannten Ergebnissen können die Betriebseinnahmen des öffentlichen Eisenbahnunternehmens (Hauptbahn sammt Städtebahn) mit 26 794 000 fl. beziffert und die im Hinblicke auf den starken Verkehr entsprechend erhöhten Betriebsausgaben nebst dem Erfordernisse für den Prioritätendienst mit 19 158 000 fl. schätzungsweise angenommen werden. Es würde hiernach ein Reingewinn von 7 636 000 fl. sich herausstellen und da für eine Dividende von 100 fl. für die Aktie der Betrag von 7 451 125 fl. erforderlich ist, so würde vom obigen Reingewinn noch ein Ueberschuss im Betrage von 184 875 fl. oder rund 185 000 fl. erübrigen, an welchem der Staat mit der Hälfte, das ist mit 92 500 fl. zu partizipiren hätte, welcher Betrag in den Staatsvoranschlag des Handelsministeriums einzustellen ist. Ueber diese Vorlage hat der Budgetausschuss die vom Abg. Dr. Herbst bereits im vorigen Jahre gestellte Resolution folgenden Inhaltes angenommen: „Die Kaiserliche Regierung wird aufgefordert, ehestens jene Vorarbeiten einleiten zu lassen, welche nothwendig sind, um über das Maass der im Sinne des § 21 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886 für das öffentliche Eisenbahnunternehmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzunehmenden Tarifreduktionen, namentlich der Kohlentarife, schlüssig zu werden.“ (Wir kommen auf diese Reduktionsfrage demnächst zurück.)

Feuergefährliche und explodirbare Güter des Militärs.

Infolge der Gefahr, welche damit verbunden ist, dass solche von Militärbehörden aufgegebenen Sendungen erst dann dem Adressaten avisirt werden, wenn die Wagen mit dem gefährlichen Inhalte in der Abgabestation eingetroffen sind und deren Abholung sich verzögert, hat das Reichskriegs- bezw. das K. K. Handelsministerium folgende diesbezügliche Aenderung in der „Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen vom Jahre 1878“ angeordnet:

Die Aufgabestationen sind verpflichtet, die Abgabestation und bei nicht fahrplanmässigen Zügen feuergefährlicher und explodirbarer Güter auch alle Zwischenstationen von dem bevorstehenden Eintreffen eines grösseren dergleichen Transportes telegraphisch zu benachrichtigen, und hat die Abgabestation dem Empfänger die voraussichtliche Stunde des Anlangens der Sendung rechtzeitig zu avisiren, damit wegen deren ungesäumter Entfernung vom Bahnhofe die nöthigen Vorkehrungen getroffen werden können. Die absendende Militärbehörde muss diejenigen Truppen und Anstalten, für welche ein Transport von Munition oder explosibler Fracht bestimmt ist, von der Aufgabe desselben verständigen.

Zur genauen Ausfertigung und rechtzeitigen Einsendung der Verkehrsrapporte

wurden die Bahnverwaltungen bezw. deren Organe seitens der K. K. Generalinspektion aufgefordert. Die formelle Ausfertigung soll in Bezug auf die Schrift, die Ziffern und den etwaigen Abdruck der Stationsstampiglie deutlich sein. Auch ist von allen Hauptdispositions- und Abzweigungs-, dann Grenz-Einbruchs- bezw. Bahnübergangs- und solchen Stationen, von welchen Züge ausgehen, oder in welchen solche enden, täglich über sämmtliche daselbst verkehrenden Züge, und zwar für die Zeit von Mitternacht zu Mitternacht, ein Rapport auf Grund der Daten des Verkehrsjournales bezw. auf Grund jener der Stundenpässe auszufertigen und täglich separirt mit dem ersten verkehrenden Zuge mittelst Post bezw. Korrespondenzbeförderung einzusenden. Ferner sind in die Rubrik „Anmerkung“ bei verspäteten Personenzügen die Ursachen der Verspätungen nur mit den Nummern aus den Formularen der beim K. K. Handelsministerium geführten Eisenbahnstatistik einzutragen, daher die Ursachen in der Regel nicht wörtlich, sondern nur dann anzugeben, wenn sich eine oder die andere Verspätungsursache unter die vorerwähnten Rubriken nicht einreihen lässt oder eine Verspätungsursache, durch besondere elementare Ereignisse, Rekonstruktionen am Bahnkörper hervorgerufen wird. Dagegen sind bei verspäteten Zügen ohne Personenbeförderung deren Ursachen immer wörtlich und zwar kurz und bündig anzugeben.

Weglassung der Signalleine.

Das K. K. Handelsministerium hat bewilligt, dass bei den Kurierzügen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn auf der Strecke Wien-Marchegg das Spannen der Signalleine über den ganzen Zug unter Einhaltung der gleichen Vorsichtsmaassregeln, wie bei ihren Kurierzügen der nördlichen Linien vorläufig eingestellt und dafür das Interkommunikationssignal nach System Prudhomme angewendet werden dürfe. Seitens des Königlich Ungarischen Kommunikationsministeriums wurde für die Fortsetzung der genannten Züge über Marchegg bezw. Sillein hinaus das analoge Zugeständniss gemacht.

Umwandlung der Fahrkarten-Stempelgebühr.

Das K. K. Handelsministerium hat auf Grund des Art. V c des Gesetzes vom 17. Juni 1887 R.-G.-Bl. Nr. 81 der K. K. priv. Neutitscheiner Lokalbahn bewilligt, dass die Fahrkarten-Stempelgebühr in eine solche von 3 pCt. des Fahrpreises umgewandelt werden dürfe.

Eisenbahn Jaslo-Rzeszow.

Bezüglich der Herstellung dieser 70 km langen Linie hat sich das Handelsministerium für den Bau dieses Schienenweges als Staatsbahn entschieden. Die Baukosten dürften sich auf etwa 5 Millionen Gulden belaufen.

Die projektirten Eisenbahnen in Dalmatien.

Auf Grund der den Dalmatinischen Reichsraths-Abgeordneten vom früheren Handelsminister Pino gemachten Zusagen, betreffend die Verbindung Dalmatiens mit dem binnenländischen Eisenbahnnetz, hat der gegenwärtige Handelsminister darauf hingewiesen, dass die befürwortete Fortsetzung der dem Betriebe übergebenen K. K. Staatsbahnlinie Siveric-Knin in nördlicher Richtung auf Ungarischem Territorium auszubauen sei, dass demnach auch die diesfälligen Absichten des Ungarischen Ministeriums in Betracht zu ziehen seien. Da sich betreffs der gewünschten Verbindung der Dalmatinischen mit den Ungarischen Staatsbahnen vorläufig nicht leicht zu beseitigende Schwierigkeiten ergeben, so wurde seitens der Oesterreichischen Regierung eine andere Lösung in Aussicht genommen. Durch die bevorstehende Vollendung der Eisenbahnlinie Mostar-Sarajevo wird nämlich die südlichste Küstenprovinz der Monarchie mit dem Oesterreichisch-Ungarischen Schienennetz in direkten Zusammenhang gebracht, indem dadurch die Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn vollständig bis zur Adria ausgebaut erscheinen wird. Nunmehr verlautet, dass die Bahnlinie Mostar-Metkovich auch in südlicher Richtung und zwar vorläufig nach Klek ausgebaut werden soll. Das Gebiet von Klek und Neum ist nämlich ein seewärtiges Debouché der Herzegowina; das Dalmatinische Gebiet wird dadurch in einer Breite von 4—9 km unterbrochen. Das Dorf Klek gehört zum Dalmatinischen, der Hafenort Neum zum Herzegowinischen Gebiet. In der Nähe von Neum befindet sich die von Mostar nach Ragusa führende Strasse. Durch die Verlängerung der Linie Mostar-Metkovich bis zur Bucht von Klek wird dieselbe erst thatsächlich bis zum Adriatischen Meere verlängert, während der gegenwärtige Endpunkt Metkovich nur durch den regulirten Unterlauf der Narenta zu erreichen ist. Von Klek ist dann die Fortsetzung der Bahnlinie bis Ragusa ins Auge gefasst.

Weitere Verstaatlichungen in Ungarn.

Die Verhandlungen zwischen dem Ungarischen Kommunikationsminister und der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn sind abgeschlossen. Die Verstaatlichung dieser Bahn geschieht in ähnlicher Weise, wie jene der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn. Der Direktionsrath der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn bleibt auch künftig bestehen. Der Betrieb der Eisenbahn wird von der Ungarischen Regierung übernommen, welche der Gesellschaft alljährlich eine fixe Summe auszahlt, die zur Bestreitung der 5 pCt. Zinsen für die Prioritäten und Aktien ausreicht. Das Erträgniss des Jahres 1888 verbleibt den Aktionären und ebenso der Gewinn aus der durchzuführenden Prioritätenkonversion, für welche die Ungarische Staatsverwaltung die Steuer- und Gebührenfreiheit bewilligt. Die Prioritätenkonversion soll durchgeführt werden, sobald das Ungarische Parlament das Verstaatlichungsübereinkommen genehmigt hat. Es verlautet, dass der Ungarische Kommunikationsminister die Absicht habe, auch die Fünfkirchen-Barcser Bahn auf ähnliche Weise zu verstaatlichen. Bei dieser Bahn schweben noch Differenzen bezüglich der Rückzahlung der Ungarischen Investitionsanleihe. Doch erwartet man, dass die Ungarische Regierung auch in diesem Falle wie bei den anderen Ungarischen Bahnen von ihrem Anspruche keinen Gebrauch machen und dass die Verstaatlichung auf Grund einer Aktienrente von 5 pCt. erfolgen werde. Was die Mohács-Fünfkirchener Bahn betrifft, welche gleichfalls in letzter Zeit als verstaatlichungsreif genannt worden ist, so wird die Absicht der

Ungarischen Regierung, dieselbe zu verstaatlichen, bezweifelt. Der Ungarische Kommunikationsminister will nämlich durch die Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchener und vermuthlich auch der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn offenbar sich eine neue selbständige Route zwischen Pest und Fiume schaffen. welche es ihm ermöglichen würde, seine bisherigen verkehrspolitischen Tendenzen mit noch viel grösserer Energie zu verfolgen.

Weitere Verstaatlichungen in Oesterreich.

Auf Grund des (sogen. Sequestrations-) Gesetzes von 1877 hätte das K. K. Handelsministerium das Recht, auf administrativem Wege die Uebernahme der östlichen Linien der Galizischen Carl Ludwigbahn, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in den Staatsbetrieb schon derzeit durchzuführen. Aktuell ist gegenwärtig nur die Frage des Vorgehens gegenüber dem letztgenannten Unternehmen. Hier will aber die Regierung die definitive Schlussrechnung für 1888 abwarten, ehe sie über ihre Maassnahmen schlüssig wird. Es ist übrigens nicht zu verkennen, dass infolge des Bestandes eines selbständigen Vermögens bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, sowie wegen der Betheiligung derselben an mehreren Lokalbahnen (wie der Bukowinaer, der Kolomeaer und der Strecke Lemberg-Belzec) eine Reihe sehr schwieriger Fragen zu lösen sein wird.

Export von Krebsen aus Galizien.

Dieser Export betrug bisher auf den Galizischen Bahnen 50—60 Körbe täglich während der betreffenden Saison, welche via Nordbahn nach Wien expedirt wurden, so dass durchschnittlich dahin 1 Million Krebse jährlich gelangten. Zu dessen Erweiterung wird sich nun auch die Betriebsdirektion der Galizischen Staatsbahnen in Lemberg daran betheiligen und es wird deshalb eine eigene Instruktion ausgearbeitet, welche die Verpackung, die schonungsvolle Behandlung der Krebse, die Tariffrage und die schleunigere Versendung behandeln und vorher einer Konferenzberathung der betheiligten Bahnen unterzogen werden wird.

Kohlenexport nach Russland und Rumänien.

Der seit Mitte vorigen Jahres andauernde lebhafte Kohlenverkehr erweitert sich durch den Export. Ungeachtet des bedeutenden Russischen Einfuhrzolles auf Steinkohlen beginnt nämlich die Ausfuhr nach dort beträchtliche Dimensionen anzunehmen, und zwar für die Einbruchsstation Podwoloczyska, also auf den Linien der Galizischen Carl Ludwigbahn. Einestheils mag hierzu der beträchtlich gestiegene Rubelkours mit Anlass geben; die eigentlichen Ursachen aber sind die bedeutende Vermehrung der Südrussischen Zuckerfabriken, sowie die gesteigerten Seefrachten. In verhältnissmässig noch höherem Grade findet eine Ausfuhr von Koks statt, welche ihrer vorzüglichen Qualität wegen für die neu errichteten Russischen Eisen- und Stahlwerke zur Verwendung gesucht werden. Das zweite Absatzgebiet ist Rumänien, und steht ein Abschluss mit den Rumänischen Bahnen auf 1 500 Wagen täglich in Aussicht.

Ausserordentliche Generalversammlung der Ungarischen Westbahn am 17. v. Mts.

Dieselbe genehmigte einhellig die Verträge hinsichtlich des Staatsbetriebes bezw. der Verstaatlichung der gesellschaftlichen Linien, welche sich in folgenden Punkten resumiren: 1. Die Prioritätsanlehen geniessen, wie bisher, so auch fernerhin, die bedungene Verzinsung und Amortisation. 2. Die Aktien, welche ein von den Betriebsergebnissen des Eisenbahnunternehmens unabhängiges, nur dem Abzuge des Kouponstempels unterliegendes 5 pCt. Erträgniss geniessen, werden nach Gutdünken der vertragschliessenden Staaten entweder auf einmal oder nach Maassgabe eines zu vereinbarenden Amortisationsplanes, jedenfalls aber bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer mit dem vollen Nennwerthe eingelöst. 3. Für das Verzinsungs- und Amortisationserforderniss des auf Grund der Gesetzartikel 41 vom Jahre 1875 und 11 vom Jahre 1876 aufgenommenen Investitionsanlehens kommt ohne irgend ein Ersatzanspruchsrecht den Aktionären gegenüber, also ohne Belastung der Aktionäre, der Ungarische Staat auf. 4. Die beiden Staaten übernehmen sämmtliche aus dem Betriebe des Eisenbahn stammenden Passiven und Verbindlichkeiten, ebenso auch nach Maassgabe ihrer gegenseitig getroffenen Vereinbarungen das gesellschaftliche Personal, und zwar mit Aufrechterhaltung aller auf Grund von Verträgen, Ernennungs- oder Beförderungsdekreten, Instruktionen, Dienst- und Pensionsstatuten erworbenen Rechte. 5. Nachdem schliesslich die Aktiengesellschaft mit ihrer auf gesetzlicher Grundlage ruhenden Organisation bis zur Zeit der Einlösung sämmtlicher Aktien weiterbesteht, wird sie berufen sein, die Einhaltung der mit beiden Regierungen abgeschlossenen Verträge zu überwachen und auch hinsichtlich der Wahrung der Interessen der Aktien- und Prioritätenbesitzer mit dem in den geänderten Statuten umschriebenen Wirkungskreise zu funktioniren und zu verfügen.

Generalversammlung der Gaisbergbahn am 18. v. Mts.

Die Bilanz und das Gewinn- und Verlustkonto, sowie die Auszahlung einer Dividende von $4^1/_2$ pCt. wurde genehmigt. Ferner wurde der Kauf des Gaisberges zum Zwecke der Vergrösserung der bestehenden Hotelanlagen einstimmig beschlossen. In der darauf stattgehabten Verwaltungsrathssitzung wurden Konsul Boas aus Berlin zum Präsidenten des Verwaltungsrathes, Kaiserlicher Rath Spängler in Salzburg zu dessen Stellvertreter gewählt.

Ausserordentliche Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn am 20. v. Mts.

Dieselbe genehmigte einhellig die beiden Uebereinkommen, betreffend die Betriebsübernahme der Ungarischen Strecke der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und die Herstellung der tarifarischen Einheitlichkeit mit den Ungarischen Staatsbahnen. (Die näheren Bestimmungen dieses Uebereinkommens tragen wir demnächst nach.)

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Beendigung der Ministerkrise in Frankreich, die friedliche Thronrede der Königin von England und der Geldüberfluss bei den Banken konnte nicht die durch Verkehrsstörungen infolge von Schneeverwehungen hervorgerufene ungünstige Stimmung paralysiren. In den marktgängigen Bahneffekten war eine weichende Richtung bemerkbar, so Nordbahn (2510), Carl Ludwigbahn (206,50), Nordwestbahn (182) und Elbethal (202,50). Staatsbahn (252,25) war wegen der sich behauptenden Gerüchte über ihre Erwerbung der Orientbahnen, dann Lemberg-Czernowitz-Jassy (228,50) wegen ihrer angeblichen Verstaatlichung und Ungarische Nordostbahn (180) infolge der vorerwähnten Generalversammlungsbeschlüsse etwas besser gehalten. Budapest-Fünfkirchener (199,75) erreichten infolge der Verstaatlichung den Parikours.

Niederländische Tramways.

Betriebsergebnisse in 1887.

1. Niederländische Tramwaygesellschaft.

Linien: a) Dokkum-Veenwouden; b) Dokkum-Bergumerdam; c) Sneek-Bolsward; d) Bolsward-Harlingen; e) Joure-Heerenveen; f) Heerenveen-Gorredyk; g) Gorredyk-Drachten; h) Sneek-Joure. Betriebslänge 95 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Dampfbetrieb. Betriebsmaterial 15 Lokomotiven, 24 Personen- und 33 Lastwagen. Verkehr 376 287 Personen und 7 259 719 kg Güter, ausserdem 21 562 Kolli Expressgüter; 377 Wagenladungen und 2 336 Stück Vieh. Einnahmen aus dem Personenverkehr 127 767 fl., aus dem Güterverkehr 21 526 fl., überhaupt 162 956 fl. = 4,75 fl. für das Tagkilometer gegen 5,35 fl. in 1886.

2. Erste Groninger Tramwaygesellschaft.

Linien: a) Wildervank-Zuidbroek; b) Stadskanaal-Wildervank. Betriebslänge 25 km eingleisig und 1,6 km zweigleisig. Spurweite 1,41 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial 29 Pferde, 15 Personen- und 4 Lastwagen. Verkehr 207 533 Personen und 749 600 kg Güter; ausserdem 3 940 Kolli Expressgüter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 42 529 fl.; aus dem Güterverkehr 3 128 fl.; überhaupt 45 657 fl. = 5,31 fl. für das Tagkilometer gegen 41 074 fl. und 5,175 fl. in 1886.

3. Société anonyme des Tramways de Groningue.

Stadtbahnen. Betriebslänge 5,45 km eingleisig. Spurweite 1,41 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial 17 Pferde und 8 Personenwagen. Verkehr 187 127 Personen und 308 Kolli Güter. Einnahmen 18 382 fl. = 14,58 fl. für das Tagkilometer gegen 18 641 fl. und 14,70 fl. in 1886.

4. Dampftramwaygesellschaft „Oldambt-Pekela“.

Linien: a) Finsterwolde-Winschoten; b) Winschoten-Stadskanaal. Betriebslänge 29 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Dampfbetrieb. Betriebsmaterial 6 Lokomotiven, 9 Personen- und 34 Lastwagen. Einnahmen aus dem Personenverkehr 33 481 fl.; aus dem Güterverkehr 12 920 fl., überhaupt 47 377 fl. = 4,475 fl. für das Tagkilometer gegen 46 981 fl. und 4,44 fl. in 1886.

5. Zwolsche Tramwaygesellschaft.

Zwolle-Katerveer. Betriebslänge 2,829 km eingleisig. Spurweite 1 067 m. Pferdebetrieb. 3 Personenwagen. Verkehr 74 323 Personen. Einnahmen 6 021 fl. = 5.97 fl. für das Tagkilometer gegen 7 822 fl. und 7 575 fl. in 1886.

6. Geldersch-Overyselsche Dampftramwaygesellschaft.

Linien: Borculo-Deventer und Deventer-Stadtbahn. Betriebslänge 34,1 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebs-

material 6 Lokomotiven, 9 Personen- und 37 Lastwagen. Verkehr 117 525 Personen, 15 952 025 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 21 373 fl., aus dem Güterverkehr 20 828 fl., überhaupt 42 201 fl. = 3,54 fl. für das Tagkilometer gegen 39 655 fl. und 3,31 fl. in 1886.

7. Dedemvaartsche Dampftramwaygesellschaft. Linien: Dedemsvaart-Avereest-Heemse-Hardenberg. Betriebslänge 30 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial 4 Lokomotiven, 4 Personen- und 8 Lastwagen. Verkehr 83 496 Personen und 1 840 460 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 24 904 fl. aus dem Güterverkehr 3 905 fl., überhaupt 28 809 fl., = 3,22 fl. für das Tagkilometer gegen 2,77 fl. in 1886.

8. Arnheimer Tramwaygesellschaft. Linien: a) Arnheim-Velp; b) Arnheimer Ringbahn. Betriebslänge 9,135 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial 19 Personen und 1 Lastwagen. Verkehr 517 470 Personen. Einnahmen 75 357 fl. = 22,60 fl. für das Tagkilometer gegen 75 159 fl. und 24,50 fl. in 1886.

9. Geldersche Dampftramwaygesellschaft. Linien: a) Dieren-Doesborgh; b) Doetinchem-Terborgh; c) Dieren-Velp (eröffnet 1. August 1887). Betriebslänge 34 km eingleisig. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial 9 Lokomotiven, 12 Personen- und 50 Lastwagen. Verkehr 226 795 Personen und 26 000 000 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 53 821 fl., aus dem Güterverkehr 26 547 fl., überhaupt 85 611 fl. = 8,34 fl. für das Tagkilometer gegen 83 134 fl. = 9,49 fl. in 1886.

10. Dampftramway Ede-Wageningen (im Betrieb der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft). Betriebslänge 7,27 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 5 Lokomotiven, 7 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr 113 264 Personen und 5 183 000 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 17 113 fl., aus dem Güterverkehr 5 691 fl., überhaupt 22 804 fl. = 7,90 fl. für das Tagkilometer gegen 22 697 fl. und 7,86 fl. in 1886.

11. Dampftramway Lichtenvoorde-Groenlo (im Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft). Betriebslänge 4 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 2 Lokomotiven und 2 Personenwagen. Verkehr 19 720 Personen und 2 577 420 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 526 fl., aus dem Güterverkehr 1 716 fl., überhaupt 4 242 fl. = 2,925 fl. für das Tagkilometer gegen 4 617 fl. und 3,18 fl. in 1886.

12. Ost-Dampftramwaygesellschaft. Linien: a) Zeist - Driebergen - Doorn - Amerongen - Elst-Rhenen; b) Sandenburgerlaan-Wyk by Duurstede; c) Arnheim-Wageningen; d) Elst-Rhenen-Wageningen (die Strecke Rhenen-Wageningen seit 30. Juni 1887). Betriebslänge 62,316 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmatererial 12 Lokomotiven, 15 Personen- und 25 Lastwagen. Verkehr 445 428 Personen und 15 137 266 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 111 117 fl. aus dem Güterverkehr 19 036 fl., überhaupt 130 154 fl. = 6,50 fl. für das Tagkilometer gegen 113 041 fl. und 6,52 fl. in 1886.

13. Stichtsche Tramwaygesellschaft. Utrecht - de Bilt - Zeist. Betriebslänge 11 km eingleisig. Spurweite 1,435 km. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial 40 Pferde, 15 Personen- und 1 Lastwagen. Verkehr 260 166 Personen und 449 648 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 61 063 fl., aus dem Güterverkehr 1 871 fl., überhaupt 62 935 fl. = 15,78 fl. für das Tagkilometer gegen 68 522 fl. und 15,14 fl. in 1886.

14. Amsterdamer Omnibusgesellschaft. Stadtbahnen. Betriebslänge 5,248 km eingleisig und 19,496 km zweigleisig. Spurweite 1,42 m. Betriebsmaterial 577 Pferde und 179 Personenwagen. Verkehr 14 281 398 Personen. Einnahmen 1 174 248 fl. = 130,02 fl. für das Tagkilometer gegen 1 157 437 fl. und 128,15 fl. in 1886.

15. Dampftramway Amsterdam-Sloterdyk. Betriebslänge 2,5 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 2 Lokomotiven, 2 Personen- und 1 Lastwagen. Verkehr 72 466 Personen und 8 140 Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 7 901 fl., aus dem Güterverkehr 64 fl., überhaupt 7 965 fl. = 8,73 fl. für das Tagkilometer gegen 9,22 fl. in 1886.

16. Gooische Dampftramwaygesellschaft. Linien: a) Amsterdam-Muiden-Naarden-Laren; b) Huizen-Laren-Hilversum; c) Hakkelaarsbrug-Muiderberg. Betriebslänge 37,4 km eingleisig und 0,7 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 16 Lokomotiven, 41 Personen- und 50 Lastwagen. Einnahmen aus dem Personenverkehr 94 426 fl., aus dem Güterverkehr 16 106 fl., überhaupt 110 532 fl. = 9,01 fl. für das Tagkilometer gegen 112 758 fl. und 9,05 fl. in 1886.

17. Haarlemer Tramwaygesellschaft. Stadtbahnen. Betriebslänge 1,742 km eingleisig und 0,563 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb Betriebsmaterial 10 Personenwagen. Verkehr 422 119 Personen. Einnahmen 38 372 fl. = 4,06 fl. für das Tagkilometer.

18. 's Gravelandsche Tramwaygesellschaft. 's Graveland - Hilversum. Betriebslänge 4,878 km eingleisig. Eröffnet 15. Mai 1887. Spurweite 1 m. Verkehr 28 586 Personen. Einnahmen 5 182 fl. = 4,545 fl. für das Tagkilometer.

19. Dampftramway Beverwyk-Wyk aan Zee (im Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft). Betriebslänge 4,86 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 2 Lokomotiven, 3 Personen- und 11 Lastwagen. Verkehr 38 416 Personen und 7 121 000 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 4 998 fl., aus dem Güterverkehr 3 248 fl., überhaupt 8 317 fl. = 4,69 fl. für das Tagkilometer gegen 8 179 fl. und 4,61 fl. in 1886.

20. Dampftramway Bussum-Huizen. Betriebslänge 6,3 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 2 Lokomotiven, 2 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr 44 366 Personen und 7 519 000 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 5 748 fl., aus dem Güterverkehr 5 308 fl., überhaupt 11 636 fl. = 5,61 fl. für das Tagkilometer gegen 11 597 fl. und 5,04 fl. in 1886.

21. Tramwaygesellschaft Zandvoort. Diese Linie ist nur während der Badesaison, d. h. vom 19. Juni bis 18. September, eröffnet gewesen. Betriebslänge 1,23 km eingleisig. Spurweite 0,75 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial 3 Pferde und 2 Personenwagen. Verkehr 22 513 Personen. Einnahmen 2 134 fl. = 18,865 fl. für das Tagkilometer gegen 2 292 fl. und 16,94 fl. in 1886.

22. Rotterdamer Tramwaygesellschaft. Linien: a) Rotterdam - Delfshaven - Schiedam; b) Stadtbahnen in Rotterdam; c) Stadtbahn in Leiden. Betriebslänge 15,485 km eingleisig und 7,299 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Pferde- und Dampfbetrieb. Betriebsmaterial 9 Lokomotiven, — Pferde, 101 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr 5 317 049 Personen und 530 589 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 403 387 fl., aus dem Güterverkehr 1 857 fl., überhaupt 405 245 fl. = 60,52 fl. für das Tagkilometer gegen 394 141 fl. und 68,01 fl. in 1886.

23. Schielandsche Tramwaygesellschaft. Rotterdam - Hillegersberg. Betriebslänge 4,433 km eingleisig und 0,270 km zweigleisig. Spurweite 1 m. Pferdebetrieb. 7 Personenwagen. Verkehr 153 832 Personen. Einnahmen 23 358 fl. = 14,43 fl. für das Tagkilometer.

24. Haagsche Tramwaygesellschaft. Linien: a) Stadtbahnen; b) Haag-Delft; c) Haag-Scheveningen. Betriebslänge 34,064 km eingleisig und 7,512 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Dampf- und Pferdebetrieb. Betriebsmaterial 5 Lokomotiven, 193 Pferde und 86 Personenwagen. Einnahmen 375 541 fl. gegen 365 326 fl. in 1886.

25. Dampftramway Haag-Scheveningen (im Betrieb der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft). Betriebslänge 4,75 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 12 Lokomotiven, 18 Personen- und 5 Güterwagen. Verkehr 778 725 Personen und 1 688 000 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 92 200 fl., aus dem Güterverkehr 1 984 fl., überhaupt 94 184 fl. = 52,17 fl. für das Tagkilometer gegen 78 836 fl. und 43,89 fl. in 1886.

26. Westlandsche Dampftramwaygesellschaft. Linien: a) Haag - Loosduinen - Naaldwyk; b) Poeldyk-'s Gravesande. Betriebslänge 19,316 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 5 Lokomotiven, 7 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr 601 740 Personen und 1 078 061 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 48 901 fl., aus dem Güterverkehr 3 018 fl., überhaupt 54 919 fl. = 7,72 fl. für das Tagkilometer gegen 51 125 fl. und 7,42 fl. in 1886.

27. Nord- und Südholländische Dampftramwaygesellschaft. Haarlem - Oegstgeest - Leiden. Betriebslänge 28 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 9 Lokomotiven, 20 Personen- und 12 Lastwagen. Einnahmen aus dem Personenverkehr 66 874 fl., aus dem Güterverkehr 5 049 fl., überhaupt 71 924 fl. = 7,54 fl. für das Tagkilometer gegen 66 936 fl. und 7,07 fl. in 1886.

(Schluss folgt.)

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Rom-Segni. Bezüglich dieses Haupttheiles der kürzesten Linie Rom-Neapel ist vor einigen Wochen der Vertrag zwischen der Regierung und der Verwaltung des Mittelmeernetzes veröffentlicht worden. Nach demselben soll die 47,2 km lange Linie die Bahnhöfe Ciampino, Colonna, Zagarolo Palestrina und Valmontone erhalten und binnen drei Jahren von der endgültigen Feststellung des Bauplanes an betriebsfähig hergestellt sein. Der Staat liefert hierzu eine für die Strecke und für die Bahnhöfe erforderliche Menge von Schienen und Kleineisenzeug, zahlt nach Maassgabe der Baufortschritte in fünf gleichen Theilen 22 Millionen Lire und überträgt den späteren Betrieb der neuen Linie nach den für das Mittelmeernetz allgemein geltenden Vereinbarungen und Gesetzbestimmungen an letzteres.

Velletri-Terracina. Die Verwaltung dieser Bahn hat dem Ministerium den endgültigen Bauentwurf für die 79,7 km lange Linie eingereicht. Hiernach würden 46 km geradlinig, der Rest in Krümmungen bis zu 250 m kleinstem Halbmesser zu liegen kommen, während andererseits nur 35,5 km waagrecht laufen, die grössere Hälfte in Neigungen bis zu 2,5 pCt. geführt wird. An kleineren Kunstbauten sind 186 in Mauerwerk und 29 in Eisen bis zu einer Lichtweite von 6 m erforderlich, an grösseren nur zwei eiserne Brückenbauten, mittelst welcher (bei einer Spannung von 40 m) die Bischerischlucht und (bei einer von 15 m) der Amasenofluss überschritten wird. An Bahnhöfen sind ausser Velletri vorgesehen: Giulianello, Cori-Cisterna, Sermoneta-Norma, Sezze-Piperno, Sonnino, Haltestelle Frasso und Bahnhof Terracina.

Verbindungen von Lugo. Während die Zweigbahn ab Lavezzola bis Massalombarda und Lugo bereits eröffnet ist, hat die Gemeindevertretung letzteren Ortes die Entwürfe für zwei direkte Lokalbahnen Lugo-Russi und Lugo-Faenza dem Ministerium überreicht.

Garda-Mantua. Für diese schon längst geplante Eisenbahnverbindung hat ein besonderer Ausschuss die Vorarbeiten einer schmalspurigen Lokalbahn ab Garda über Peschiera, Valeggio und Roverbello soweit gefördert, dass der Entwurf im nächsten Monat höheren Ortes vorgelegt werden kann.

Santhià-Borgomanero und Gravellona-Intra. Wie von den Gemeinden Turin und Intra (Nr. 9 S. 88) werden an Zuschüssen noch gezahlt: von der Provinz Turin 320 000 L., von den Gemeinden Gattinara 100000 L., Borgomanero 45000 L., Romagnano 40000 L., Santhià 30000 L., Buronzo 18000 L., Carisio 15000 Lire und Baloro 3000 L., so dass bisher insgesammt an bedingungslosen Beihilfen 1461 000 L. gewährt werden.

Sparanise-Gaeta. Nach dem durch Königlichen Erlass genehmigten Vertrage mit der Mittelmeergesellschaft soll letztere von dieser Linie einen Theil — zwischen Bahnhof Minturno und einem bestimmten Punkte nahe bei Gaeta — als gemeinschaftliche Strecke mit der in Vorarbeit begriffenen Küstenlinie Rom-Neapel und demgemäss als Vollbahn ersten Ranges ausbauen. Gleichzeitig wird damit eine Verlängerung der Linie um 1,8 km herbeigeführt, so dass die Baulänge von Sparanise-Gaeta auf 56,1 km steigt. Die Gesellschaft erhält eine auf 3375000 L. festgesetzte Vergütung, zahlbar in drei Theilen in den Jahren 1890—1892 ohne Abzug für Abgaben.

Isernia-Campobasso. Für die vierte und letzte 13,5 km lange Baustrecke vom Ausgang des Tunnels zu Castelpetroso an bis nach Isernia liegt nunmehr der endgültige Bauentwurf vor. Der Kostenanschlag beträgt 5335000 L. oder 411 400 L. auf das Kilometer, bei Anwendung der Vorschriften für die zweite Sorte von Nebenbahnen. 6,2 km liegen in Krümmungen bis zu 300 m kleinstem Halbmesser; die grösste Neigung beträgt 1,7 pCt. in den Tunnels und 2 pCt. in offener Bahn. Für die Kreuzung von Wasserläufen und Schluchten sowie Ableitung von Wasseradern und Regenwasser sind auf der kurzen Baustrecke 72 kleinere und 7 grössere Kunstbauten erforderlich, darunter drei Eisenbrücken von 10,15 und 30 m lichter Weite, sowie neun Tunnels, von denen der grösste, der von Pettoranello, 1078 m Länge hat. An Zwischenbahnhöfen sind Pettoranello-Castelpetroso, Carpinone und Pesche in Aussicht genommen.

Der Bau der Strecke soll binnen 3 Jahren beendigt sein, zu welchem Zeitpunkt die vorhergehenden Strecken ab Campobasso sowohl, wie von der anderen Seite der Rest der Linie ab Cajanello dem Betrieb übergeben sein werden.

Subiaco-Mandela. Nach dem durch Königlichen Erlass genehmigten Vertrage mit einer besonderen Gesellschaft für diese Nebenbahnen soll von der Betriebseröffnung an auf 70 Jahre eine jährliche Staatsbeihilfe von 3 000 L. auf das Kilometer für die auf eigenem Unterbau laufenden Strecken gezahlt werden, während die Konzession auf 90 Jahre ertheilt wird. Die Betriebseröffnung muss in drei Jahren erfolgt sein, widrigenfalls die Konzession erlischt und eine Erneuerung nicht zu gewärtigen ist. Bei den Ortschaften Subiaco, Roccacanterano, Roscadimezzo, Agosta, Morano und Equo Anticoli werden Bahnhöfe bezw. Haltestellen eingerichtet. Der Vertrag enthält ausser der genauen Bezeichnung der Pflichten und Rechte der Gesellschaft (Tarife, Post, Telegraphen, freie Beförderung und dergleichen) noch eine besondere Bestimmung, welche der Gesellschaft die sorgfältigste Erhaltung und Ablieferung sämmtlicher bei den Erdarbeiten aufgefundener Alterthümer und Kunstgegenstände einschärft.

Cuneo-Ventimiglia. Die regierungsseitig eingesetzte technische Behörde für den Bau dieser Linie will gegenwärtig die Ausführung der fünften 10,38 km langen Strecke verdingen, welche den den Col di Tenda durchziehenden Tunnel von 8,1 km Länge und den 410 m langen Limonetunnel enthalten wird. Der Kostenanschlag ist auf 23,4 Millionen Lire gestellt, wobei ausser den beiden Tunnels nur noch zwei bedeutendere Kunstbauten in Frage kommen, nämlich eine schräge eiserne Brücke über den Rojafluss mit 17,5 m Spannung und eine Brücke in Mauerwerk von 13 m lichter Weite.

Cuneo-Saluzzo. Nach dem endgültigen Bauentwurf ist die Länge auf 32,5 km festgestellt und soll die Bahn Anschluss an die beiden Linien von Moretta und Savigliano erhalten. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 300 m, die höchste Steigung 1,68 pCt.; an Kunstbauten sind 126 kleinere (davon 116 in Mauerwerk) bis zu 7 m Lichtweite und 4 grössere, sämmtlich Eisenbrücken, erforderlich. Bahnhöfe sind ausser dem bei Cuneo bereits bestehenden bei Busca, Villafaletto, Costigliole, Verzuolo und ein neuer bei Saluzzo in Aussicht genommen, ferner die Haltestelle S. Benigno. In drei Jahren vom Eingang der Genehmigung soll die Bahn für den Betrieb eröffnet sein.

Ascoli-Antrodoco. Ebenfalls nach dem endgültigen Entwurf zerfällt die 91,2 km lange Linie in zwei Bauloose Ascoli-S. Pancrazio, 42 km, und ab dort bis Antrodoco, rund 49 km, welche durch Lage im Terrain und Bauschwierigkeiten unterschieden sind. Die geradlinigen Strecken beider Loose betragen nur je 20,5 km, der kleinste Krümmungshalbmesser ist 300 m, die grösste Neigung ist 2,5 pCt. auf offener Bahn und 2 pCt. in Tunnels. An Wasserdurchlässen von 0.80 bis zu 5 m und Brücken von 5 bis 10 m lichter Weite sind 99 und 150, zusammen 249 erforderlich, während an grösseren Kunstbauten 37 und 33 vorgesehen sind. Diese bestehen aus: 19 gemauerten Brücken mit Bogen von 10 bis 20 m Lichtweite, 31 Brücken und Viadukten mit Eisenspannungen von 12 bis 70 m, 9 gemauerten Viadukten mit mehreren Bogen von je 8 bis 20 m, 10 Viaduktbrücken aus Mauerwerk mit eisernen Mittelbogen von 20 bis 70 m Spannung und einem Viadukt (Scandarella), welcher eine Mittelspannung von 100 m Lichtweite und auf beiden Enden je eine doppelte Bogenreihe enthält. Ausserdem werden 66 Tunnels (24 und 42) nothwendig, deren Gesammtlänge 22 km beträgt; die vier bedeutendsten von mehr als 1 km Länge sind: Trisungo I 2 279 m, Trisungo II 2 607 m, Boja 1 365 m und Antrodoco 1 155 m lang. An Bahnhöfen usw. sind innerhalb des ersten Looses Haltestelle Mozzano, Bahnhöfe Arli, Paggera und Acquasanta, Trisungo und Arquata, Pescara und Crisciano, innerhalb der zweiten Baustrecke die Bahnhöfe Accumoli, Amatrice, Torrita, Città Reale und Posta in Aussicht genommen. Der Kostenvoranschlag beträgt 27,3 Millionen Lire für das erste und 30,7 Millionen Lire für das zweite Bauloos, also für das Kilometer 644 500 bezw. 628 500 L., im Durchschnitt der ganzen Linie rund 636 000 L.

Neuer Bahnhof. Auf der Linie Bologna-Otranto in Kilometer 117,8 ab Bologna soll ein neuer Bahnhof Le Quote di Montepagano eingebaut werden.

Nebenbahnen der Provinz Biella. Mit Bezug auf die Konzession für eine Belgische Gesellschaft in betreff des Baues von Lokalbahnen ab Biella nach Balma, nach Mongrando, nach Valle Mosso und nach Cossato sind die Vertreter der betheiligten Gemeinden lebhaft für eine Verlängerung der erstgenannten Linie bis Campiglia-Cervo und der letzterwähnten bis Gattinara eingetreten. Mit Rücksicht auf die Bauschwierigkeit für die allgemein übliche Spurweite und der wünschenswerthen Beibehaltung der letzteren wird namens der vom Zuge der Bahnen berührten Ortschaften eine Geldbeihilfe und ermässigter Bodenpreis in Aussicht gestellt.

Bahn bei Varese. Für den Bau einer Bahn auf den „Monte sacro" bei Varese, 890 m Höhe über dem Meeresspiegel, und von dort nach dem Entwurf des Ingenieur Torelli bis Campo di Fiori auf 1 100 m Meereshöhe hat sich ein Ausschuss gebildet.

Tramways.

Trambahnen zu Livorno. Nach dem in Brüssel den Aktieninhabern vorgelegten Jahresbericht für 1887/88, abschliessend mit Ende September, brachten die insgesammt 12,5 km messenden Linien 301 237 L., d. h. gegen das Vorjahr 19 529 L. weniger, und zwar infolge der unfreundlichen Sommerwitterung. Die Betriebskosten beliefen sich auf 212 644 L., gegen das Vorjahr um 12 301 L. weniger. Die Reineinnahme gestattete die Zahlung einer Dividende von 15 L. auf die Aktie.

Cusano-Cinisello-Monza u. s. w. Die Provinzialvertretung von Mailand hat der Englischen Gesellschaft „The Lombardy Road Railway Company limited" die Genehmigung zum Bau und Betriebe einer Dampftramlinie Cusano-Cinisello-Balsamo - Monza - Vedano - Briassono - Maccherio - Sovico-Albiate-Carate-Brianza ertheilt, welche eine Verlängerung der von genannter Gesellschaft bereits betriebenen Linie ab Mailand nach Giussano und Carate bildet.

Monza-Trezzo-Bergamo. Ferner ertheilte genannte Provinzialvertretung einer eigenen Gesellschaft die Genehmigung zum Bau und Betriebe dieser Dampftramlinie einschliesslich der Benutzung der neuen Provinzialstrasse Monza-Trezzo sowie der Hälfte der Addabrücke, als durch den öffentlichen Nutzen begründet.

Kleinere Mittheilungen.

Aufsicht über den Verkehrsdienst im Hafen von Genua. Durch Königlichen Befehl ist hierzu ein besonderer Ausschuss eingesetzt worden, bestehend aus dem Statthalter der Provinz als Vorsitzenden, dem Hafenkapitän, dem die Hafenarbeiten leitenden Oberingenieur, dem Zollamtsdirektor und je einem Vertreter der Stadtverwaltung, der Handelskammer, der Verwaltung der Mittelmeerbahnen und des Eisenbahninspektorates. Die gleichzeitig herausgegebenen Vorschriften bestimmen, dass die Thätigkeit des Ausschusses sich auf ein einheitliches Zusammenwirken aller im Hafen vorkommenden Dienstzweige zu richten hat, nach Maassgabe der für die einzelnen Aemter ertheilten Anweisungen. Die regelmässigen Sitzungen sollen zweimal im Monat stattfinden, unbeschadet etwaiger ausserordentlicher Gelegenheit zu Berathungen.

In der ersten Sitzung kam die leidige Wagenmangel-Angelegenheit zur Sprache, insbesondere auf den Kohlenverkehr bezüglich, worüber der Vertreter der Handelskammer berichtete. Der Beauftragte der Bahngesellschaft betonte, dass im verflossenen Jahre täglich 280 Wagen ausschliesslich für die Kohlenbewegung gestellt worden seien und diese Zahl vom März bis August genügt hätte, dass jedoch die Truppentransporte zu den Manövern und aussergewöhnlicher Personenandrang zu den Festen in Turin und Rom dies vorübergehend unmöglich gemacht hätten. Nachdem diese Erschwerungen des Betriebes beseitigt seien, werde die alte Regelmässigkeit wieder festgehalten werden.

Beleuchtung mit Gas. Die Mittelmeerbahn will für die direkten Züge der Hauptlinien die anderweitig bereits erprobte Beleuchtung durch Fettgas einführen, welches zu Rom und Mailand in besonderen Anstalten erzeugt und durch eigene Gaswagen nach Turin, Genua, Pisa und Neapel übergeführt wird; hier erfolgt die Versorgung der Gaskessel der einzelnen Personenwagen auf besonderem Schienenstrange. Für die Beschaffung der Gaswagen sind die Kosten auf 204 000 L. und für die sonstigen Anlagen einschliesslich der Leitungsrohre auf 94 200 L. veranschlagt.

Petroleumwagen. In einer ähnlichen Bauart wie die mehrfach erwähnten Weinwagen der Südbahnen will jetzt die Verwaltung der Mittelmeerbahnen 44 Kesselwagen für die Beförderung von Erdöl einstellen, deren Kosten auf rund 220 500 L. veranschlagt werden.

Karten zum Eintritt auf Bahnhöfen. In dem Bezirk der Betriebsdirektion Neapel wurden während des ersten Jahres des Bestehens dieser Einrichtung vom 1. Februar bis Ende Dezember, also in 11 Monaten, 241 815 Karten zu 20 Cts. und 66 662 zu 10 Cts., zusammen rund 308 500 Karten verausgabt. Diese brachten einen Betrag von 54 036 L. auf. St.

Aus der Türkei.

Schiedsspruch.

Ueber den vom Prof. Dr. von Gneist in der Streitsache der Pforte mit Baron Hirsch (Betriebsgesellschaft der Ottomanischen Bahnen) am 25. v. Mts. gefällten Schiedsspruch, über welchen wir in voriger Nummer kurz berichteten, werden der „Voss. Ztg." von angeblich gut unterrichteter Seite noch folgende Angaben gemacht: Die Hauptfrage betraf die Betriebskonzession der Türkischen Bahnen. Die Ottomanische Regierung behauptete, die Konzession sei hinfällig geworden. Das Urtheil des Schiedsrichters erkennt diese Konzession als zu Recht fortbestehend an; der Betriebsgesellschaft bleiben somit alle ihre vertragsmässigen Rechte gewahrt. Die zweite Frage entsprang daraus, dass die Türkische Regierung eine Pachtsumme von 65 Millionen Francs forderte, welche die Gesellschaft sich weigerte zu zahlen. Die Forderung wurde auf einen Betrag von einunddreiviertel Millionen Francs reduzirt. Die dritte Frage ist diejenige des sogenannten Garantiefonds: Die Gesellschaft war bereit an baarem Gelde und Wertheffekten einen Gesammtbetrag von 30 Millionen abzuliefern. Der Urtheilsspruch erhöht diesen Betrag auf 39 Millionen. Ferner wurden der Gesellschaft 2 Millionen für Kriegsschäden aus den Jahren 1878 und 1879 zugesprochen. Eine von der Gesellschaft beanspruchte Summe von 3,5 Millionen für Verzugszinsen wurde zurückgewiesen aus dem Grunde, weil die Gesellschaft die Zahlung nur durch eine Reihe von Briefen, nicht aber auf gerichtlichem Wege gefordert hatte. Ein anderer Betrag von einer Million Verzugszinsen wurde der Gesellschaft zuerkannt, weil die Regierung ihre Verpflichtung nicht in Abrede stellen konnte. Anlässlich verschiedener anderer Fragen hatte die Regierung der Gesellschaft laut Schiedsrichterspruch 12 Millionen zuzuzahlen. Das Endergebniss des Schiedsgerichtes ist ein Kreditsaldo zu Gunsten der Regierung von 25 900 000 Frcs.

Anatolische Eisenbahnen.

Der Betrieb der Bahn Haidar Pascha Ismid, welcher bekanntlich unlängst an die Gruppe Kaulla übergegangen ist, dürfte nach der „N. Fr. Pr." einige Verbesserungen erfahren. Vor allem wird mit Ernst die Verminderung der Betriebskosten in Angriff genommen, da es bei den gegebenen Verkehrsverhältnissen nur auf diesem Wege möglich ist, die sehr geringe Rentabilität dieser Bahnstrecke zu steigern. Die Regelung der gegenseitigen Ansprüche zwischen der Regierung und den früheren Pächtern der Bahn wird auf ordentlichem gerichtlichen Wege erfolgen. Die Türkische Regierung hat hierzu schon die Initiative ergriffen und gegen die Pächter Seefelder, Alt, Zaphiropulo und Hansen beim Tidjaret eine Klage auf Zahlung von 82 000 Türkischen Pfund überreicht. Die Pächter beabsichtigen nicht nur die Türkische Regierung, sondern auch die Deutsche Bank und Konsorten in Berlin auf Entschädigung zu belangen. Die Trassirungsarbeiten für die neue Strecke Ismid-Angora schreiten inzwischen eifrig vorwärts. Man hofft im Frühjahre mit dem Bau beginnen zu können.

Eisenbahn Smyrna-Aidin.

Die Ottomanische Eisenbahn von Smyrna nach Aidin ladet zu Zeichnungen ein auf eine Emission von 5prozentigen Obligationen von 600 000 £ zu 92. Dieser Betrag ist der Saldo einer Gesammtausgabe von 1 100 000 £. Die Obligationen werden al pari im Jahre 1935 getilgt.

Kartenwerke.

Artaria's Eisenbahn- und Post-Kommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern mit den Distanzen in Tarifkilometern (gefalzt 1 fl. = 2 ℳ).

Artaria's „Karte der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen der Gegenwart und Zukunft" (gefalzt 75 kr. = 1,50 ℳ).

Auf diese im Verlag von Artaria & Co., Wien I., Kohlmarkt 9, wie seit einer Reihe von Jahren, so auch für 1889 erschienenen beliebten Karten ist bereits in Nr. 9 S. 87 d. Ztg. kurz aufmerksam gemacht worden, wir glauben aber doch etwas eingehender über die wegen ihrer mancherlei Vorzüge beliebten Karten berichten zu sollen. Beide Karten stimmen darin überein, dass in denselben die im Betrieb und im Bau befindlichen Bahnlinien, mit Unterscheidung der verschiedenen Bahngebiete durch Farben, eingezeichnet sind und bemerken wir dabei, dass in der Auflage von 1889 bereits die am 1. Januar d. J. eingetretenen Aenderungen, betreffend die Gebiete der Ungarisch-Galizischen und der Ungarischen Westbahn, berücksichtigt wurden.

Die vorliegende Auflage ersterer Karte nimmt insofern ein besonderes Interesse in Anspruch, als dieselbe in bedeutend vergrössertem Umfang erscheint, indem die wichtigen Orientbahnen bis Konstantinopel und gegen Salonichi (welche auf der zweiten Karte auf einem Karton dargestellt sind), ferner die Italienischen Bahnen bis Rom und ein grosser Theil Westrusslands mit einbezogen wurden. Dieselbe zeichnet sich dadurch besonders aus, dass auf derselben alle Eisenbahnstationen und zwar mit Längenangaben der Bahnstrecken und Kilometerdistanzen der von den Bahnlinien abseits liegenden Orte angegeben werden und ausser den Bahngebieten auch die einzelnen Betriebs-Direktionsgebiete der K. K. Oesterreichischen und der Ungarischen Staatsbahnen durch Zeichen abgegrenzt worden sind. — Der Vorzug der billigeren zweitaufgeführten Karte besteht darin, dass auf derselben ausser den im Bau befindlichen auch alle projektirten, insbesondere die von den betreffenden Ministerien bereits genehmigten Linien aufgeführt werden.

Verschiedenes.

Italienische Ausstellung in Berlin.

Da Herr Engel die von ihm ursprünglich in Aussicht genommenen Baulichkeiten für die beabsichtigte Ausstellung nicht für ausreichend erachtet, so hat derselbe Schritte gethan, um das hiesige Ausstellungsgebäude nebst Zubehör für den Schluss des laufenden Jahres überwiesen zu erhalten.

Beiblatt zu Nr. 17 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 2. März 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Für die Züge 301 und 302 der Königlichen Militär-Eisenbahn tritt vom 1. März d. J. nachstehender Fahrplan in Kraft.

Entfernung	Güterzug mit Personenbeförderung Nr. 301 III. Klasse		Stationen	Güterzug mit Personenbeförderung Nr. 302 III. Klasse	
km	Ank.	Abf.		Ank.	Abf.
0,0	—	12.15	↓ Schiessplatz . . . . ↑	2.32	—
5,5	12.25	12.31	Sperenberg	2.16	2.22
2,5	12.37	12.52	Clausdorf	2.00	2.10
2,5	×) 12.57	×) 1.00	Bude 10*)	×) 1.52	×) 1.54
4,5	1.08	1.30	Zossen	1.29	1.44
8,5	1.46	1.47	Rangsdorf*)	1.13	1 14
7,5	2.00	2.04	Mahlow	12.56	1.00
7,5	2.17	2.18	Marienfelde*) . . .	12.42	12.43
7,0	2.30	—	↓ Berlin . . . . . . ↑	—	12.30

×) Die Züge 301 und 302 halten nur im Bedarfsfalle.
*) Für den Privatpersonenverkehr nicht Haltestelle. (J549)

2. Verkehrsstörungen.

Seit dem 23. d. Mts. ist der regelmässige Betrieb auf der Neuhaldenslebener Eisenbahn durch Schneeverwehungen gestört.

Neuhaldensleben, den 26. Februar 1889.

Der Vorstand (550)
der Neuhaldenslebener Eisenbahn.

Mecklenburgische Südbahn. Die Strecken der Mecklenburgischen Südbahn sind seit 23. d. Mts infolge anhaltender Schneeverwehungen unfahrbar. Dauer der Störung z. Z. nicht absehbar. (551)

Berlin, den 26. Februar 1889.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.

Zufolge heftiger Schneestürme und Schneeverwehungen wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Krasne - Podwoloczyska, sowie auf unseren Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Debica - Rozwadów-Nadbrzezie am 23. Februar l. J. bis auf weiteres eingestellt. Auch wurde der Güterzugverkehr in der Strecke Przemysl-Lemberg-Brody am 23./II. a. c. gesperrt, am 24./II. a. c. momentan geöffnet und am 25./II. a. c. bis auf weiteres eingestellt. Die Dauer dieser Verkehrseinstellungen ist unbekannt. (552)

Lemberg, den 26. Februar 1889.
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl - Ludwigbahn.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien). Auf den im Betriebe der Lemberg-Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Strecken Czernowitz - Nowosielitza und Hatna - Kimpolung der Bukowinaer Lokalbahnen wurde infolge von Schneeverwehungen der Gesammtverkehr am 25. Februar l. J. eingestellt. Dauer dieser Verkehrsstörung derzeit nicht vorauszusehen. (553)

Lemberg, den 25. Februar 1889.
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Infolge erschwerter Verkehrsverhältnisse durch Schneeverwehungen wurde der Güterverkehr in der Strecke Lemberg-Suczawa am 25. Februar l. J. bis auf weiteres eingestellt. (554)

Lemberg, am 25. Februar 1889.
Die Betriebsdirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Der in der Strecke Lemberg-Stanislau am 22. Februar l. J. wegen Schneeverwehung eingestellte Verkehr wurde am 24. Februar d. J. mit Zug I wieder aufgenommen. (555)

Lemberg, am 24. Februar 1889.
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien). In der Strecke Hliboka - Berhometh und Karapcziu - Czudyn, wie auch auf der Schleppbahn Berhometh - Mezybrody der im Betriebe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Bukowinaer Lokalbahnen wurde der Gesammtverkehr am 24. Februar l. J. wieder aufgenommen. (556)

Lemberg, am 24. Februar 1889.
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Am 27. Februar l. J. wurde in der Strecke Lemberg - Stanislau der Güterverkehr wieder aufgenommen, daher nunmehr die ganze Strecke Lemberg-Suczawa für den Gesammtverkehr offen.

Lemberg, am 27. Februar 1889. (557)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft (Oesterr. Linien). Der am 25. Februar 1889 eingestellte Güterverkehr wurde am 26. Februar 1889 in der Strecke Stanislau-Suczawa wieder aufgenommen, während in der Strecke Lemberg-Stanislau derselbe noch weiter gesperrt bleibt.

Lemberg, den 26. Februar 1889. (558)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der am 25. Februar l. J. wegen Schneeverwehungen eingestellte Gesammtverkehr auf der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn stehenden Linie Czernowitz-Nowosielitza der Bukowinaer Lokalbahnen wurde am 26. Februar l. J. mit dem Zuge 202 wieder aufgenommen.

Lemberg, am 27. Februar 1889. (559)
Die Betriebsdirektion.

4. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Auf den diesseitigen Strecken:

a) Altenbeken - Hameln - Elze - Hildesheim-Ringelheim-Grauhof,
b) Weetzen-Nenndorf,
c) Hildesheim-Gleidingen,
d) Wilhelmshöhe - Walburg - Grossalmerode,
e) Wilhelmshöhe - Giessen - Frankfurt am Main,
f) Osterholz-Scharmbeck - Geestemünde,
g) Einbeck-Dassel,
h) Göttingen-Bovenden,
i) Peine-Braunschweig

war der Verkehr infolge Schneewehungen vom 9. bis 12. d. Mts. und vom 14. bis 17. d. Mts. gestört, bezw. zeitweise gänzlich eingestellt und hat namentlich auf der Main-Weserbahn eine starke Ansammlung von Wagen stattgefunden, weil sowohl in Giessen, als auch in Hanau die Uebernahme seitens der Nachbarbahnen nicht erfolgen konnte.

Hannover, den 23. Februar 1889. (560)
Königliche Eisenbahndirektion.
Thomé.

Vom 23. bis 27. d. Mts. war der regelmässige Betrieb auf der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn durch Schneeverwehungen gestört.

Cüstrin, den 27. Februar 1889. (561)
Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Herausgabe von Nachträgen zu den Staatsbahn-GütertarifenElberfeld-Bromberg, Berlin - Magdeburg. Am 1. März d. J. treten zum Staatsbahn - Gütertarif

a) Elberfeld-Bromberg vom 1. Mai 1885 der Nachtrag IX,
b) Elberfeld-Berlin vom 1. Mai 1885 der Nachtrag XI,
c) Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1889 der Nachtrag I in Kraft.

Jeder derselben enthält u. a. einen Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen; die Nachträge unter a und b enthalten ferner einen Ausnahmetarif für den Versand von Frachtstückgütern

zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern sowie einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien. Weiter enthalten die unter b und c bezeichneten Nachträge neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Schwefelkies von den Stationen Grevenbrück und Schwelm nach einzelnen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg, und schliesslich sind in den Nachtrag unter c noch je ein Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen und für Kalirohsalze zum Düngen aufgenommen. Durch die Nachträge zu b und c werden die bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife für Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach den Stationen Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof), Blankensee b. Frankfurt a. O., Breslau (Märkischer Bahnhof), Görlitz, Greiffenberg i. Schl., Halle a. S., Liegnitz, Magdeburg, Nieder-Schönweide (Johannisthal), Stettin, Wolgast am 12. April d. J. aufgehoben.

Elberfeld, 25/2. 89. (562)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März d. J. erscheint zu dem am 1. Mai 1888 herausgegebenen **Eisenbahn-Gütertarifbuch für Berlin** der fünfte Nachtrag. Derselbe enthält die bis zum genannten Tage im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den übrigen Deutschen Stationen andererseits eingetretenen Aenderungen und Ergänzungen, mit Ausnahme derjenigen, welche den Verkehr mit den Stationen der in der Ankündigung auf Seite 3 des Nachtrags 4 genannten Verwaltungen betreffen. Druckexemplare des Nachtrags 5 sind bei den bekannt gegebenen Verkaufsstellen käuflich zu haben.

Berlin, den 23. Februar 1889. (563MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. März d. J. erscheint je ein Nachtrag zu den Heften I, II und III des Gütertarifs, sowie zum Heft III des Steinkohlen- usw. Ausnahmetarifs für den Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, enthaltend die am 1. und 20. Januar d. J. eingeführten Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M. (Ostbahnhof), Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Hanau (Ostbahnhof), Hanau (Westbahnhof) und Höchst a/M., Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 20 und 21 (für Wegebaumaterialien bezw. Staubkalk zum Düngen) im Verkehr mit den genannten Stationen, sowie mit Wiesbaden und Berichtigungen.

Köln, den 27. Februar 1889. (564)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn - Verkehr Köln (rechtsrheinisch) usw.-Magdeburg. Vom 1. März 1889 ab kommen für die Beförderung von

a) K a l i r o h s a l z e n z u m D ü n g e n, als Askanit, Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit und Sylvinit von Aschersleben, Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg nach denjenigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und der Dortmund - Gronau-Enscheder Eisenbahn, nach welchen die Tarifentfernungen mehr als 311 km betragen, sowie nach den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn,
b) M e r g e l z u m D ü n g e n von Ebstorf nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch)

bei Aufgabe der genannten Artikel in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg **e r m ä s s i g t e A u s n a h m e - F r a c h t s ä t z e** zur Anwendung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 27. Februar 1889. (565)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Zum 1. März 1889 wird der Nachtrag I zu dem vom 15. Januar 1889 ab gültigen Gütertarif Elberfeld - Altona herausgegeben. Derselbe enthält u. a. den vom 1. April 1889 ab gültigen Ausnahmetarif für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, ferner einen Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie Entfernungsberichtigungen. Soweit sich die berichtigten Entfernungen höher stellen, als die bisherigen, sind die letzteren noch bis zum 15. April d. J. der Frachtberechnung zu Grunde zu legen. Der Nachtrag, welcher von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden kann, enthält sodann noch die Bestimmung, dass die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für die Beförderung von Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach Büttel und Rendsburg mit dem 15. April 1889 ausser Kraft treten.

Elberfeld, 27/2. 89. (566)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 12 in Kraft. Derselbe enthält: Ergänzung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, anderweite Kilometerentfernungen für Station Berlin, Hamburger Bahnhof, anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Verkehrsbeziehungen, Einführung eines neuen Ausnahmetarifs XIII für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, Einführung eines neuen Ausnahmetarifs XIV für Kies — gültig vom 1. April d. J. —, Einführung eines neuen Ausnahmetarifs XV für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung, seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen — gültig vom 1. April d. J. —, sowie sonstige bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,25 *M.* bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Altona, den 25. Februar 1889. (567)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch). Vom 1. März d. J. ab kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält: Ausnahmetarif Nr. 11 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und Ausnahmetarif Nr. 12 für den Versand von Stückgütern, seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern, letzterer jedoch erst mit Gültigkeit ab 1. April d. J. Der Nachtrag ist durch die Expeditionen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (568)

Frankfurt a/M., den 22. Februar 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 1. Januar 1889 ist der vom 1. März bezw. 1. April d. J. ab gültige Nachtrag 1 herausgegeben, welcher anderweite Tarifkilometer und Frachtsätze für den Verkehr mit Berlin und Spandau usw., ferner Frachtsätze für den Verkehr mit der Farge-Vegesacker Bahn, Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk und Mergel zum Düngen und für Stückgüter zum Seeexport, Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz, sowie verschiedene Ergänzungen und Aenderungen enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 22. Februar 1889. (569)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahntarif Frankfurt a/M. - Magdeburg. Am 1. März d. J. kommt Nachtrag V zur Einführung, welcher abgeänderte Entfernungen für Berlin, Lehrter und Potsdamer Bahnhof, theilweise ermässigte Sätze für die Ausnahmetarife 3, 4 und 9 (Braunkohlen usw., Blei usw. und gebrannte Steine), Ausnahmetarife 11 (Kalirohsalze), 12 (Mergel und Staubkalk), ferner Aenderung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif 8 (bestimmte Stückgüter) und Frachtsätze für gebrannte Steine ab Nedlitz und Wiesenburg nach Berlin enthält. Die abgeänderten Entfernungen und ermässigten Ausnahmefrachtsätze finden erst vom 1. April d. J. ab Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 22. Februar 1889. (570)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zwischen Broistedt und Frankenthal findet fortan direkte Güterabfertigung im Westdeutschen Verbande statt. Näheres ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 23. Februar 1889. (571)
Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlen- usw. Verkehr zwischen Rheinisch - Westfälischen und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover usw. Am 1. März 1889 tritt der Nachtrag 4 zu dem vom 10. März 1887 ab gültigen Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. in Ladungen von je 10 000 kg in Kraft. Derselbe enthält anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Homberg, Kohlscheid, Liblar, Rüttenscheid und Steele Rh., sowie von Zeche Charlotte ver., Frachtsätze für den Verkehr mit den neu aufgenommenen Stationen Bettmar, Broistedt, Feudingen, Friedrichshütte, Garbolzum und Hoheneggelsen des Direktionsbezirks Hannover und den Stationen Blumenthal und Farge der Farge-Vegesacker Eisenbahn, sowie Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. Februar 1889. (572)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums wird am 1. März d. J. die Haltestelle Z a b e l t i t z für den E i l g u t - und S t ü c k g u t - v e r k e h r eröffnet.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger vom 1. April 1888 nebst Nachtrag enthaltenen Entfernungen. Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Ge-

wichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind, sowie bahnlagernde Güter, sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Dresden, am 25. Februar 1889. (573)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 9 des Verbands-Gütertarifs (Badisch-Hessischer Verkehr) ist mit Gültigkeit vom 1. März d. J. der Nachtrag VIII ausgegeben worden; derselbe enthält Frachtsätze für die in den direkten Verkehr neu einbezogenen Hessischen Nebenbahnstationen Lorchsmühle und Wöllstein.

Karlsruhe, den 26. Februar 1889. (574)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. März 1889 tritt für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg der Nachtrag 6 zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:

a) Personen und Reisegepäck,
b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
c) Eil- und Frachtgütern

vom 1. April 1888 in Kraft; derselbe enthält ermässigte Entfernungen für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen; soweit für diese Stationen Entfernungen im Berlin-Ostdeutschen Gütertarif enthalten sind, gelten dieselben bereits vom 1. Januar d. J. ab.

Bromberg, den 18. Februar 1889. (575)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Am 1. März d. J. werden im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr Tarifsätze zwischen Altena und Menden, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Apeldoorn, Station der Holländischen Bahn andererseits; ferner ermässigte Ausnahmesätze für Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld nach den Stationen Maestricht, Rotterdam und Amsterdam unter Aufhebung des bestehenden Ausnahmetarifs H für Schwefelkies; endlich verschiedene Berichtigungen der Hefte C 1, 2, 3, 4 und 5 bezw. der zugehörigen Nachträge eingeführt.

Die für Amersfoort und Utrecht bestehenden Ausnahmesätze für Schwefelkies bleiben bis zum 15. April d. J. in Kraft und haben die durch die Berichtigung der Sätze Schlebusch B. M.-Gorinchem Eilgut in 4,59 und Kupferdreh-Amsterdam N. Rh. Ausnahmetarif O für Roheisen in 0,48 eintretenden Erhöhungen erst vom gleichen Tage Gültigkeit. Das Nähere ist beim Tarifbüreau hier zu erfahren.

Elberfeld, 25/2. 89. (576)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif Altona-Frankfurt a/M. Am 1. März d. J. tritt zu dem Gütertarif vom 1. August 1887 der Nachtrag VII in Kraft. Durch denselben gelangen unter anderm nicht unwesentliche Frachtermässigungen zur Einführung, sowie Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk und für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen; letztere Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. April d. J.

Ausserdem enthält der Tarifnachtrag bereits früher publizirte Tarifänderungen.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güterexpeditionen, von welchen auch der Nachtrag zum Preise von 0,70 ℳ das Stück bezogen werden kann.

Altona, den 26. Februar 1889. (577)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Altona-Magdeburg. Am 1. März d. J. tritt zu dem Gütertarif vom 1. Februar d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Durch denselben gelangen unter anderm Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk, Mergel und Kalirohsalze, sowie für Kies und den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen, zur Einführung; letztere, sowie die Frachtsätze für Kies mit Gültigkeit vom 1. April d. J.

Ferner enthält der Tarifnachtrag Aenderungen von Kilometerentfernungen, sowie bereits publizirte Tarifänderungen. Soweit gegenüber dem Haupttarif Erhöhungen eintreten, bleiben die niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. April d. J. in Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güterexpeditionen, von welchen auch der Nachtrag — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich bezogen werden kann.

Altona, den 27. Februar 1889. (578)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und der Hessischen Ludwigsbahn tritt am 1. März cr. ein neuer Tarif in Kraft, welcher ausser bedeutenden Frachtermässigungen auch einige Frachterhöhungen enthält.

Soweit die bisherigen Frachtsätze billiger waren, bleiben dieselben noch bis zum 15. April in Kraft.

Auskunft ertheilen die Verbandstationen und das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Frankfurt a/M., den 26. Februar 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt. (579)

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb. Am 1. März d. J. kommen zu dem ermässigten Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Januar 1888 Frachtsätze für die Beförderung von Eisenerz von Station Nieder-Fischbach des hiesigen Bezirks nach verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Frankfurt a/M. sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Elberfeld, den 27. Februar 1889. (580)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. April alten/13. April neuen Stils 1889 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 41 zum Deutsch-Russischen Gütertarif für Sammelgut von Königsberg i. Pr., Station des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, aufgehoben.

Bromberg, den 21. Februar 1889. (581)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. März 1889 tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, der Warstein-Lippstadter Bahn, der Ilmebahn und den Oberhessischen Bahnen einerseits und Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits ein Tarifheft, Theil II Nr. 8, in Kraft. Verkaufspreis 0,32 ℳ. — In diesem Hefte sind Frachtsätze für Roheisen usw. und die sonstigen Güter des Spezialtarifs III sowie für Eisenerze usw. enthalten und werden durch dasselbe die Frachtsätze für die betreffenden Stationsbeziehungen in dem Westdeutschen Verbands-Gütertarif Heft Nr. 5 vom 1. September 1888 gleichzeitig aufgehoben mit Ausnahme der Roheisenfrachtsätze von Grünberg und Hungen bis Steinfort, welche noch bis 15. April l. J. in Kraft bleiben.

In dem neuen Heft ist auf Seite 4 in der 9. Zeile der Buchstabe „M„ hinter Karthaus zu streichen und in der 16. Zeile anstatt „Coblenz“: „Elsdorf“ zu setzen.

Köln, den 26. Februar 1889. (582)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. IV.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Fortsetzung.)

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. an sind die Stationen Hasenberg und Schwäb. Gmünd in den im Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg bestehenden Ausnahmetarif Nr. 6 (für Petroleum) aufgenommen worden.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie beim Tarif- und Reklamationsbüreau der Königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu erfahren.

Stuttgart, den 26. Februar 1889. (583)
Generaldirektion
der Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.
F. d. Pr.: Wrede.

Rheinisch-Köln-Minden- und Bergisch-Märkisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab tritt für die Beförderung von Eisenerz und Schwefelkiesrückständen in Wagenladungen von 10000 kg zwischen den Stationen Moustier und Moustier (Mornimont) der Belgischen Staatsbahn einerseits und Rheinisch-Westfälischen Stationen andererseits eine Ermässigung der Schnittfrachten des Ausnahmetarifs 8 von den genannten Belgischen Stationen bis zu den Schnittpunkten Aachen und Herbesthal ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 27. Februar 1889. (584)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 18. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. März 1889.

Inhalt:

Unsere Schnellzüge.

In der Presse wird in der letzten Zeit vielfach die Frage der Geschwindigkeit unserer Schnellzüge erörtert, es werden Vergleichungen angestellt zwischen der Geschwindigkeit der Deutschen und fremdländischen insbesondere Englischen Schnellzüge und im allgemeinen scheint der Wunsch unverkennbar, es möchte bei uns schneller gefahren werden. In der That werden denn auch bereits bessere Schnellzugsverbindungen zwischen Berlin und Frankfurt a/M., Berlin und Breslau u. a. geplant, welche gegenüber der seitherigen Fahrzeit bei Berlin-Frankfurt eine Abkürzung von etwa zwei, bei Berlin-Breslau von etwa einer Stunde ergeben sollen. Wir wollen nicht verkennen, dass unbedenklich bei uns auf vielen Linien schneller gefahren werden kann; beispielsweise fahren auf der rechtsrheinischen Strecke Frankfurt-Rüdesheim-Köln seit vorigen Sommer 4 Schnellzüge, welche, trotz des ungünstigen und hemmenden Anschlusses nach bezw. von Wiesbaden, die Entfernung von 220 km in 4 Stunden 5 Minuten, bezw. 4 Stunden 20 Minuten zurücklegen, während der schnellste linksrheinische Zug Frankfurt-Köln 4½ Stunde, die anderen Schnellzüge dieser Linie 5 Stunden und andererseits auch 2 Schnellzüge der rechtsrheinischen Linie 5½ Stunde und mehr gebrauchen; die an die Gotthardzüge anschliessenden Deutschen Tagesschnellzüge Frankfurt-Basel brauchen 6 Stunden Fahrzeit, die Nachtzüge der gleichen Linie dagegen beinahe 8 Stunden usw. Was aber bei den Erörterungen in der Presse neben der Steigerung der Geschwindigkeit nicht genügend betont wird, das ist unseres Erachtens der Umstand, dass unsere Schnellzüge viel zu oft anhalten. Ein sehr schnellfahrender Zug kann schon aus Betriebsrücksichten nicht alle 10—20 km halten; dazu sind aber leider unsere meisten Schnellzüge verurtheilt. Wir wollen nicht von solchen Schnellzügen reden, welche zwar im Fahrplan als solche bezeichnet sind, dennoch aber an allen oder nahezu allen Stationen halten, z. B. Stettin-Lübeck, Danzig-Stargard, Stettin-Breslau, Halle-Guben u. a. m., aber wenige Beispiele werden genügen, zu zeigen, dass auch wirkliche dem grossen Durchgangsverkehr dienende Schnellzüge an dem Hemmschuh des allzu häufigen Anhaltens leiden: Der Tagesschnellzug Paris-Strassburg hält auf der Französischen über 400 km langen Strecke 9 Mal und legt Entfernungen von 140 bezw. 50 km ohne anzuhalten zurück, auf der Deutschen Strecke, welche nur 90 km lang ist, wird noch 7 Mal gehalten, also verhältnissmässig etwa 4 Mal so oft, als auf der Französischen Strecke. Der Tagesschnellzug Metz-Berlin mit Anschluss aus Paris über Mosel-Lahnbahn ist zunächst von Metz bis Diedenhofen gewöhnlicher Personenzug, wird dann auf derselben Elsass-Lothringischen Bahn ab Diedenhofen Schnellzug, hält aber, obwohl ein Lokalzug 2 Stunden vorher geht und 3 Stunden später folgt, bei 30 km 4 Mal und kommt mit oftmaligem Halten auf Mosel- und Lahnbahn über Giessen, Cassel, Nordhausen und Güsten nach 18stündiger Fahrt und insgesammt 44maligem Anhalten bei etwa 830 km Entfernung Nachts 12 Uhr in Berlin an; dazu kommen noch längere Aufenthalte in Giessen 21 Minuten, in Cassel (3 Stunden später) 25 Minuten, in Sangerhausen 16 Minuten. Es entfallen also auf Anhalten und Aufenthalte 3 bis 4 Stunden! Der Nachmittagsschnellzug Berlin-Breslau über Sagan hält auf der etwa 160 km langen Abkürzungslinie Sommerfeld-Sagan-Liegnitz 12 Mal, nämlich an allen Stationen

und ungefähr eben so oft, als der Zug auf der übrigen ganzen Strecke. Doch genug der Beispiele, welche sich leicht weiter führen liessen. Und welcher Art sind diese Schnellzugsstationen? Theilweise sogenannte Städte mit 1 200—2 000 Einwohnern, theilweise sogar Dörfer. Man wird nun gewiss nicht sagen können, dass es dem Verkehrsbedürfnisse entspricht, wenn Schnellzüge an derartig untergeordneten Stationen halten, zumal wenn Lokalzüge dem Schnellzug voraufgehen oder folgen. Dann handelt es sich in den so seltenen Fällen, dass ein Bewohner der betreffenden Orte eine Schnellzugsreise machen muss, höchstens darum, dass er etwas früher abreisen muss oder etwas später ankommt, also es liegt im wesentlichen eine Bequemlichkeitsfrage vor. Nun wissen wir wohl, wie schwer es ist, gegen diese Bequemlichkeit anzukämpfen und wie gegebenen Falles Handelskammer und Landrath, Landtags- und Reichstagsabgeordnete für ihre Schutzbefohlenen hartnäckig eintreten. Jeder unbedeutende Ort hält sich in Zweifel berufen, Schnellzugsstation zu sein und lässt sich diesen Beruf in lokalen Blättern ausführlich bescheinigen. Indessen es muss unseres Erachtens, wenn wir zu wirklich guten Schnellzügen kommen sollen, mit diesem aus früherer Zeit stammenden unberechtigten Herkommen gebrochen werden. Die Schnellzüge dem Durchgangsverkehr! Bei einer Prüfung der Schnellzugsfahrpläne nach den angedeuteten Gesichtspunkten würde gar manche Stunde erübrigt werden können und Schnelligkeit und Annehmlichkeit des Reisens in gleicher Weise gewinnen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Dienstunfähigkeits- und Sterbens-Statistik. Die geschäftsführende Verwaltung hat die das Erhebungsjahr 1887 betreffenden „Beiträge zur Theorie der Dienstunfähigkeits- und Sterbens-Statistik“ ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Von Vereins-Verwaltungen können fernere Abdrücke dieser Statistik zum Preise von 3,50 ℳ von der geschäftsführenden Verwaltung, von Privaten kann dieses Werk zum Preise von 5 ℳ nur von der Buchhandlung von Puttkammer & Mühlbrecht (Berlin NW., Unter den Linden Nr. 64) bezogen werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 920 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend grundsätzliche Entscheidungen des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 925 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereinsbahnen, sowie die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend Aufnahme der Skandinavischen Bahnen in den Verkehr auf zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 935 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 937 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 953 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nicht-Vereinsbahnen, die Verwaltung der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 959 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Dienstunfähigkeits- und Sterbens-Statistik für das Jahr 1887 (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Staatsbahnprojekte für die Umgebung Berlins.

Die vom Abgeordnetenhause berathene neue Eisenbahnvorlage enthält für Berlin und seine Umgebung mehrere wichtige Projekte. Der Vorlage entnehmen wir in dieser Beziehung folgendes: Das dritte und vierte Gleise der Ringbahn, zu deren Legung von der Landsberger Allee bis Bahnhof Wedding das Gesetz vom 1. April 1887 die Mittel bewilligte, soll infolge der Verkehrssteigerung auch auf der Strecke vom Wedding über Moabit nach Westend fortgeführt werden. Eine Erweiterung des Bahnhofes Moabit, auf welchem täglich bis 132 fahrplanmässige Züge abgefertigt werden müssen, kann eine andauernde Verbesserung der Uebelstände nicht herbeiführen, es erweist sich vielmehr die vollständige Trennung des Personen- und Güterverkehrs auch auf der Strecke Wedding-Westend nothwendig. Die jetzige, an sich nicht günstig für den Verkehr gelegene Personenstation Moabit kann alsdann ersetzt werden durch eine Station an der Ueberführung der Beusselstrasse und, sobald die von der Stadt Berlin geplante Ueberführung der Stromstrasse zur Ausführung gelangt sein wird, durch eine zweite Station an letzterer. Nach Ausführung der geplanten Erweiterungsanlagen steht für den Personenverkehr des Nordrings ein in sich geschlossenes Gleispaar, welches an keinem Punkte mit dem Güterverkehr in Berührung steht, zur Verfügung, so dass die vielbeklagten gegenseitigen Behinderungen des Güter- und Personenverkehrs auf diesem Theil der Ringbahn vollständig fortfallen. Die Kosten der mit erheblichen Bauschwierigkeiten verbundenen Anlagen sind zu 3 900 000 ℳ veranschlagt.

Der Personenverkehr auf dem Südringe der Ringbahn zwischen dem Potsdamer Bahnhofe und den Stationen bis Halensee hat sich so bedeutend gehoben, dass an den verkehrsreichsten Tagen auf dem Potsdamer Bahnhof bis zu 7 800 Fahrkarten nach jenen Stationen verkauft worden sind. Zur Bewältigung dieses Andranges reichen die vorhandenen Anlagen nicht mehr aus, weil die Strecke vom Potsdamer Bahnhof bis zur Einmündung in die Ringbahn eingleisig ist und deshalb auf derselben stündlich nur 3 Züge in jeder Fahrrichtung verkehren können. Es erscheint daher geboten, die Leistungsfähigkeit des Anschlusses vom Potsdamer Bahnhof nach der Ringbahn zu vergrössern, denselben zu diesem Zweck bis zur Ringbahn zweigleisig auszubauen, die daselbst auf freier Strecke bestehende, die Sicherheit des Betriebes beeinträchtigende Abzweigung zu beseitigen und den zweigleisigen Anschluss als drittes und viertes Ringbahngleis selbständig bis in den nahe liegenden Bahnhof Wilmersdorf-Friedenau durchzuführen. Ausserdem ist es nothwendig, für die Ringbahn einen besonderen Perron auf dem Potsdamer Bahnhof anzulegen, weil der östliche Seitenperron dieses Bahnhofs, an welchem die Ringbahnzüge zur Zeit abgefertigt werden, nicht länger dem bedeutend gewachsenen Personenverkehr der Berlin-Potsdamer Bahn entzogen werden kann. Endlich macht es die Rücksicht auf die Betriebssicherheit erforderlich, die Kreuzung der Ein- und Ausfahrtsgleise für die Güterzüge der Berlin-Potsdamer Bahn zu beseitigen, wodurch eine umfangreiche Umgestaltung des Güterbahnhofs der genannten Bahn bedingt ist. Die Kosten dieser gesammten Anlagen sind veranschlagt auf 4 200 000 ℳ.

Die Geldmittel für den Ausbau des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Berlin-Zehlendorf und für die dadurch bedingte Erweiterung der Stationen haben sich als nicht ausreichend erwiesen. Es wird berechnet, dass der Personenverkehr aus Berlin auf daselbst gelöste Fahrkarten, sowie zwischen Berlin und den in Frage kommenden Vororten auf Zeitkarten die Steigerung im Sommerhalbjahr 1888 gegen 1887 um 12,5 pCt., gegen 1886 um 24,1 pCt. ergibt. Berücksichtigt man nur den Verkehr auf Zeitkarten, wobei der Verkehr der Vororte besonders in die Erscheinung tritt, so beträgt die Steigerung in denselben Zeitabschnitten sogar 27,8 und 50,5 pCt. Es ist deshalb in Aussicht genommen, die mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Berlin-Zehlendorf zusammenhängende Umgestaltung und Erweiterung der dem Personenverkehr dienenden Bahnhofsanlagen von vornherein in einem grösseren Umfange zur Ausführung zu bringen, als ursprünglich angenommen war. Der Mehrkostenaufwand, welcher hierdurch bedingt wird, ist auf 900 000 ℳ berechnet. — Auch der Güterverkehr hat seit 1887 auf der Strecke Steglitz-Lichterfelde-Zehlendorf sehr erheblich zugenommen, so dass die vorhandenen Anlagen nicht ausreichten. Es sind daher Erweiterungen der für den Güterverkehr bestimmten Anlagen mit einem Kostenaufwand von 1 040 000 ℳ nöthig, wovon auf Steglitz 470 000 ℳ, auf Lichterfelde 80 000 ℳ, auf Zehlendorf 490 000 ℳ entfallen. Zuzüglich der bereits bewilligten 3 860 000 ℳ ist somit im ganzen eine Summe von 5 800 000 ℳ erforderlich für die Erweiterung der Strecke Berlin-Zehlendorf im Zusammenhange mit dem Ausbau des dritten und vierten Gleises auf dieser Strecke.

Eine schienenfreie Ueberführung des Boxhagener-Kietzer Weges über die Berlin-Cüstriner Eisenbahn ist mit einem Aufwand von 245 000 ℳ in Aussicht genommen mittelst Errichtung eines Bauwerks und einer sich daran schliessenden Rampe, um den Uebelständen der häufigen Sperrungen des Eisenbahnüberganges zu entgehen, welche sich bei der schnellen Entwickelung

der Vororte von Berlin und dem weiteren Anwachsen des Verkehrs ergeben.

Ein besonderer Rangirbahnhof soll für die Berlin-Stettiner Eisenbahn und die Nordbahn bei Pankow angelegt werden. Auf diesem Rangirbahnhofe werden die Güterzüge der Stettiner und der Nordbahn alsdann sämmtlich beginnen bezw. endigen. Die von ausserhalb ankommenden Güterzüge sollen dort zerlegt, die mit Ortsgütern beladenen Wagen dem betreffenden Innenbahnhof, die mit Durchgangsgütern beladenen aber unmittelbar der Ringbahn zugeführt werden, während umgekehrt die von den Innenbahnhöfen bezw. von der Ringbahn zugeführten Wagen auf dem Rangirbahnhofe zu ordnen und in die abgehenden Züge einzustellen sind. Dadurch werden die Innenbahnhöfe von dem Durchgangs-Güterverkehr vollständig und von dem Rangirverkehr grösstentheils entlastet und können in erheblich grösserem Umfange als bisher für den Orts-Güterverkehr nutzbar gemacht werden. Für die Anlage des Bahnhofes ist ein im Kreise Nieder-Barnim, südöstlich der Berlin - Stettiner Bahn zwischen der Schönhauser Allee und dem städtischen Gute Blankenburg gelegener Landstreifen in Aussicht genommen, dessen Grösse so bemessen ist, dass spätere Ergänzung der Anlagen leicht auszuführen sind. — Die Kosten sind auf 8 900 000 *M.* ermittelt.

Die Steigerung des Güterverkehrs.

Ueber die ungewöhnliche Steigerung des Güterverkehrs der Eisenbahnen im verflossenen Herbst liegen uns ausser den schon bekannten Ziffern des Kohlenverkehrs im Ruhrrevier und in Oberschlesien Mittheilungen aus den mittleren Bezirken des Landes, den Direktionsbezirken Magdeburg, Erfurt, Frankfurt a. M. und Altona vor, aus welchen die beträchtlichen Mehrleistungen ersichtlich sind, welche von den Staatseisenbahnen auch dort ausgeführt worden sind. In den Monaten September bis November 1888 stieg der Versand jener Bezirke gegenüber dem Vorjahr um 14,1 pCt. der in bedeckten, und um 14.5 pCt. der in offenen Wagen beförderten Güter, darunter der Verkehr von Kohlen und anderen Bergwerkserzeugnissen um 13 pCt., der Salzverkehr um 17,6 pCt. und der Rübenverkehr um 35,6 pCt.

Eisenbahnunfälle im Dezember v. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Dezember v. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 17 Zusammenstösse in Stationen und 128 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 145 Personen verunglückt, sowie 44 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 123 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 14 verletzt, und zwar entfallen je eine Tödtung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln, 10 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, je 1 Verletzung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, zu Köln (rechtsrheinisch) und zu Berlin; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 22 getödtet und 76 verletzt; von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 1 verletzt; von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 18 getödtet und 11 verletzt. Ausserdem wurde bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 30 762.18 km Betriebslänge und 830 317 531 geförderten Achskilometern) 160 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau (21), zu Köln (rechtsrheinisch) (19) und zu Elberfeld (17); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, auf den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln die meisten Unfälle vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 802,64 km Betriebslänge und 25 984 275 geförderten Achskilometern) 7 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigsbahn 4 Fälle und auf die Ostpreussische Südbahn 3 Fälle. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 658,82 km Betriebslänge und 12 413 941 geförderten Achskilometern) 5 Fälle, und zwar auf die Lubeck-Büchener Eisenbahn 4 Fälle und auf die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn 1 Fall.

Normaluhren in Berlin.

Nach dem Bericht des Direktors der Königlichen Sternwarte, Geheimen Regierungsraths Professor Dr. Foerster, hatten die sechs städtischen Normaluhren in Berlin, abgesehen von kleinen vorübergehenden Störungen in Einzelfällen, auch im vergangenen Jahre einen guten Gang. Die Fehlergrenze von einer Sekunde ist nur am 21. Juli, am 2., 5. und 6. September nahezu erreicht worden. Während der übrigen Tage wurde von sämmtlichen Uhren eine Fehlergrenze von nahezu einer halben Sekunde eingehalten und die stets bis auf ein Zehntel der Sekunde nachträglich ermittelte letzte kleine Verbesserung, welche an die Angaben der einzelnen Uhren anzubringen gewesen wäre, um auch die für die feinsten Untersuchungen der Wissenschaft und Technik unter Umständen erforderliche Schärfe ihrer Angaben zu erreichen, ist stets zur Verfügung der Interessenten gehalten worden, welche auch in gewissen Fällen erfolgreichen Gebrauch davon gemacht haben. An den anderen Zifferblättern, welche mit Sekundenangabe nicht versehen sind, ist von sämmtlichen Normaluhren ausnahmslos die richtige Minute gezeigt worden.

Bremssystem der Ostpreussischen Südbahn.

Die Direktion hat sich für die Einführung der Luftdruckbremse System Schleifer entschieden und ist die nöthige Ausrüstung der Lokomotiven und Wagen bereits im Gange.

Bockwaer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht ist der Kohlenversand im verflossenen Jahre um 851 Wagenladungen gegen die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres zurückgeblieben, weil abermals ein Werk die Förderung eingestellt hat. Dagegen war der sonstige Verkehr stärker als im Vorjahre. Die Frachteinnahmen betrugen 117 519 *M.*, d. i. 2 086 *M.* weniger als im Vorjahre. Die Betriebskosten stellten sich auf 50 221 *M.* Verfügbar sind 104 327 *M.* Hiervon sollen wieder 100 000 *M.* als Dividende an die Aktionäre gelangen, und 4 327 *M.* auf neue Rechnung kommen.

Eisenbahn Neustrelitz-Wesenberg-Mirow.

Die konstituirende Generalversammlung der vorgenannten Eisenbahn hat kürzlich stattgefunden. Die Statuten, sowie die mit der Kommanditgesellschaft Soenderop & Comp. in Berlin abgeschlossenen Bau- und Betriebsverträge wurden einstimmig genehmigt und der Aufsichtsrath gewählt. Mit dem Bau der 22 km langen Strecke soll sofort begonnen werden, um dieselbe noch in diesem Jahre dem Betriebe übergeben zu können. Die Weiterführung der Bahn bis Röbel wird beabsichtigt; die Vorarbeiten hierfür sollen alsbald ausgeführt werden.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Die der Gesellschaft für die Herstellung der Zweigbahn nach dem Himmelmoor gesetzte Frist ist bis zum 9. Juli 1894 verlängert.

Stuttgarter Strassenbahn und Pferdebahn.

Durch Beschluss der Generalversammlung ist die Vereinigung der alten Pferdebahngesellschaft mit dem neueren Strassenbahnunternehmen zum Abschluss gekommen, d. h. die Strassenbahn ist um den Preis von 900 000 *M.* von der Pferdebahngesellschaft übernommen worden und sämmtliche Stuttgarter Linien kommen unter eine einheitliche Leitung. Von dem Kaufpreis von 900 000 *M.* sollen 500 000 *M.* Aktien an den Markt gebracht werden.

Stettiner Strassenbahn.

Die Generalversammlung hat die Dividende auf 2 pCt. festgesetzt.

Aus Württemberg.

Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung der Arbeiter der Eisenbahnverwaltung.

In dem kürzlich dem Landtage zugegangenen Eisenbahnetat für 1889/91, auf dessen Inhalt wir zurückkommen werden, ist eine Forderung von 60 000 *M.* für jedes der beiden Etatsjahre eingebracht als Zuschuss zu einer Versorgungsanstalt für die Arbeiter der Eisenbahnverwaltung und deren Hinterbliebenen. Der Denkschrift, welche dem Etat zur Begründung des Antrages der Regierung beigegeben ist, entnehmen wir folgendes:

Die ständigen Arbeiter der Staats-Eisenbahnverwaltung, welche nach langjähriger Beschäftigung im Eisenbahndienste dauernd arbeitsunfähig geworden sind, und die Wittwen und unversorgten Kinder verstorbener Arbeiter sind im Falle der Hilfsbedürftigkeit zur Zeit, abgesehen von den Unterstützungen, welche in einzelnen Fällen aus der Eisenbahn-Betriebskasse oder aus dem allgemeinen Gratialienfonds verwilligt werden, auf

die Armenfürsorge angewiesen. Um für die durch Alter oder Krankheit veranlasste dauernde Arbeitsunfähigkeit eine geregelte und ausreichendere Fürsorge zu treffen, ist nach dem Vorgang der Preussischen, der Sächsischen und der Bayerischen Staatseisenbahnen die Gründung einer Pensionskasse für die ständigen Arbeiter der Eisenbahnverwaltung beabsichtigt. Nach Ansicht der Königlichen Regierung ist es nicht geboten, das geplante Vorgehen von der in Aussicht stehenden Regelung der Alters- und Invaliditätsversicherung der Arbeiter durch das Reich abhängig zu machen, und es ist ein weiteres Zuwarten im Interesse der Arbeiter um so weniger gelegen, weil durch die beabsichtigte Gründung einer eigenen Kasse ohne zu grosse Opfer seitens des Staates eine ausgiebigere Rente gewährt werden kann, als die Reichsversicherung in Aussicht nimmt, und weil gleichzeitig die vom Reiche vorerst nicht geplante Fürsorge für die Wittwen und Waisen verstorbener Arbeiter durchführbar ist. Die Zahl der in Betracht kommenden Arbeiter beläuft sich auf rund 2 900 und ist ausreichend, um die Schaffung einer leistungsfähigen Pensionskasse zu ermöglichen. Die Pensionskasse wird den dauernd arbeitsunfähig gewordenen Mitgliedern eine jährliche Rente, den Wittwen und erwerbsunfähigen Waisen verstorbener Mitglieder ein jährliches Wittwen- und Waisengeld, und ausserdem beim Tode der Pensionäre, der Ehefrauen und Wittwen von solchen und der Wittwen von Mitgliedern als einmalige Unterstützung ein Sterbegeld gewähren. Die Mitgliedschaft ist für alle zu dauernder Beschäftigung im Arbeiterverhältniss aufgenommenen Personen nach vorausgegangener einjähriger Beschäftigung und nach Erfüllung der militärischen Dienstpflicht obligatorisch. Der Anspruch auf Pension beginnt nach 5jähriger Mitgliedschaft. Bei kürzerer als 5jähriger Mitgliedschaft ist ein Pensionsanspruch begründet, wenn die Arbeitsunfähigkeit infolge einer mit der Arbeit im Zusammenhang stehenden Krankheit oder Verletzung eingetreten ist. Mitglieder, welche 65 Jahre alt sind und 30 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung standen, bedürfen des Nachweises der Arbeitsunfähigkeit nicht. Der Pensionsbemessung wird ein rechnungsmässiges Lohneinkommen in 4 Abstufungen von 1 400, 1 200, 1 000 und 750 *M.* zu Grunde gelegt; die erste Stufe findet Anwendung bei einem durchschnittlichen Wochenverdienst von mehr als 24 *M.*, die zweite von 21—24 *M.*, die dritte von 18 bis 21 *M.* und die vierte bei einem Wochenverdienst unter 18 *M.* Die Pension beträgt für das Kassenmitglied nach 5jähriger Mitgliedschaft 15 pCt. des rechnungsmässigen Lohneinkommens, und steigt mit jedem weiteren Jahre um 1 pCt. bis zum Höchstbetrag von 40 pCt. Das Wittwengeld beträgt $^2/_3$ der vom Mann verdienten Pension. Das Waisengeld beträgt für jedes Kind bis zum vollendeten 15. Lebensjahre $^1/_3$ (wenn die Mutter nicht mehr lebt, die Hälfte) des Wittwengeldes. Das Sterbegeld beträgt 30 *M.* Die Einnahmen der Kasse sollen bestehen aus dem Eintrittsgeld jedes Mitglieds im Betrag von 1,50 *M.*, den Beiträgen der Arbeiter, welche je nach dem Lebensalter zur Zeit des Eintritts 1¾ bis 3⅓ pCt., im Durchschnittsalter etwa 2,4 pCt. des rechnungsmässigen Lohneinkommens betragen, aus den fortlaufenden Zuschüssen des Staats im Betrage der Hälfte der Mitgliederbeiträge, aus den Zinsen des Vermögens und etwaigen sonstigen Zuwendungen. Den bei der Gründung der Kasse vorhandenen Arbeitern wird die vor der Gründung im Eisenbahndienst zurückgelegte Beschäftigungszeit als pensionsfähig angerechnet, ohne dass sie zu Beitragsnachzahlungen angehalten werden. Arbeiter, welche bei Gründung der Kasse das 40. Lebensjahr überschritten haben, entrichten den Jahresbeitrag der 40jährigen Kassenmitglieder.

Die Pensionsbezüge werden nach dem vorläufig aufgestellten Programm beispielsweise betragen im 16. Jahre der Mitgliedschaft bei einem Lohneinkommen von 1 200 *M.* für einen Mann 300 *M.*, die Wittwe 120 *M.*, eine Waise 40 *M.*, bei einem Lohneinkommen von 1 000 *M.* für einen Mann 250 *M.*, die Wittwe 100 *M.*, die Waise 33$^1/_3$ *M.*, im 31. Jahre der Mitgliedschaft bei 1 200 *M.* Lohneinkommen für einen Mann 480 *M.*, die Wittwe 192 *M.*, eine Waise 64 *M.*, bei einem Lohneinkommen von 1 000 *M.* für einen Mann 400 *M.*, die Wittwe 160 *M.*, eine Waise 53$^1/_3$ *M.*

Der „Staatsanz. f. Württemberg“ sagt hierzu: „Finden die Anträge der Regierung die Zustimmung der Stände, so wird durch einen so bedeutsamen Schritt auf dem Gebiete der Arbeiterfürsorge die Lage einer zahlreichen Klasse von für den Staat beschäftigten Personen durch die Erleichterung der Sorge für das Alter und die Zeit der Erwerbsunfähigkeit wesentlich verbessert und der Eisenbahnverwaltung die Gewinnung und Erhaltung eines tüchtigen zufriedenen Arbeiterstandes gesichert. Ein grosser Theil der in den Eisenbahnwerkstätten und beim Bahnbetrieb beschäftigten Arbeiter steht nach dem Maass der Inanspruchnahme und der Verantwortung hinter manchen Klassen von niederen Bediensteten, welchen durch die Unterstützungskasse für die Angestellten der Verkehrsanstalten eine Fürsorge für die Zeit der Dienstunfähigkeit gewährt ist, kaum zurück, und es möchte daher auch ein Gebot der Billigkeit sein, den Arbeitern das nicht zu versagen, was den niederen Bediensteten bereits eingeräumt ist.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde am 12. Februar d. J. theilte der Vorsitzende, Herr Generallieutnant Golz mit, dass in der Januarversammlung des Institution of Civil Engineers nach dem dem Verein übersandten Sitzungsberichte von Mr. E. Worthington ein Vortrag über Verbundlokomotiven gehalten worden ist, nach welchem auch in England mit der Anwendung des Verbundsystems — der Anordnung von mehr als 2 Cylindern behufs besserer Ausnutzung des Dampfes — gute Erfolge erzielt worden sind. Insbesondere werden in jenem Vortrage die Brennmaterialersparnisse und die Möglichkeit, mit Anwendung dieses Systemes sehr kräftige Lokomotiven zu bauen, als Vortheile hervorgehoben.

Herr Geheimer Regierungsrath Emmerich machte mit Bezug auf früher im Verein stattgehabte Besprechungen Mittheilung über die Fahrgeschwindigkeit der zwischen London und Edinburg verkehrenden Schnellzüge. Der Weg zwischen den genannten Städten wird zur Zeit auf beiden dieselben verbindenden Bahnlinien, der 637 km langen Great Northern (über Doncaster) und der 645 km langen London and North Western (über Crewe) gleichmässig in 8½ Stunden zurückgelegt. Die frühere Fahrzeit von 8 Stunden wurde erhöht, weil dieselbe, namentlich im Winter, nicht regelmässig eingehalten werden konnte.

Herr Geheimer Regierungsrath Ulrich hielt den angekündigten Vortrag über Betriebsreglements und betriebsreglementarische Vorschriften, welchen wir demnächst vollständig mittheilen werden.

Herr Regierungsrath Dr. Zimmermann besprach die Verschiedenheit der Form des Schienenkopfes. Während bei den Deutschen und den meisten übrigen Europäischen Eisenbahnen der Schienenkopf seitlich senkrecht begrenzt, in manchen Fällen sogar etwas nach unten eingezogen ist, lässt man in Amerika vielfach die Kopfbreite nach unten wachsen, um eine grössere Breite und somit geringere Abnutzung der Anlageflächen der Laschen zu erreichen. In der an diesen Vortrag geknüpften Besprechung, an welcher sich die Herren Eisenbahn-Bauinspektor Kolle, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Kinel, Professor Göring und Geheimer Ober-Baurath Stambke betheiligten, wurden Zweifel bezüglich der Zweckmässigkeit der Amerikanischen Form geäussert und von dem letzteren die anderweitigen Maasssnahmen dargestellt, durch welche eine Verbesserung des Oberbaues zu erstreben sein möchte.

Niederländische Tramways.

(Schluss aus Nr. 17.)

28. Ysel-Dampftramwaygesellschaft.

Linien: a) Leiden-Voorschoten-Wassenaar-Veur-Voorburg-Haag; b) Gouda-Oudewater; c) Rotterdam-Overschie; d) Utrecht-Vreeswyk. Betriebslänge 54 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial 18 Lokomotiven, 27 Personen- und 20 Lastwagen. Verkehr 563 340 Personen. Einnahmen aus dem Personenverkehr 86 904 fl., aus dem Güterverkehr 3 769 fl., überhaupt 90 674 fl. gegen 77 049 fl. in 1886.

29. Rynlandsche Dampftramwaygesellschaft.

Leiden-Oegstgeest-Rynsburg-Katwyk. Betriebslänge 9 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 5 Lokomotiven, 10 Personen- und 9 Lastwagen. Verkehr 310 682 Personen und 1 906 829 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 49 868 fl., aus dem Güterverkehr 4 447 fl., überhaupt 54 642 fl. = 16,63 fl. für das Tagkilometer gegen 52 726 fl. und 16,05 fl. in 1886.

30. Nordwyksche Dampftramwaygesellschaft.

Rynsburg-Noordwyk aan Zee. Betriebslänge 8,24 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 2 Lokomotiven, 2 Personen- und 2 Lastwagen. Verkehr 53 980 Personen und 1 146 195 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 8 563 fl., aus dem Güterverkehr 1 446 fl., überhaupt 10 103 fl. = 3,36 fl. für das Tagkilometer gegen 10 126 fl. und 3,36 fl. in 1886.

31. Dampftramway Haag-Scheveningen (im Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft).

Betriebslänge 9,484 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 12 Lokomotiven, 16 Personen- und 5 Lastwagen. Verkehr 247 160 Personen und 82 149 197 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 30 604 fl., aus dem Güterverkehr 29 005 fl., überhaupt 60 038 fl. = 17,345 fl. für das Tagkilometer gegen 42 933 fl. und 19,18 fl. in 1886.

32. Dordrechtsche Tramwaygesellschaft.

Stadtbahn. Betriebslänge 1,8 km eingleisig, Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. 3 Personenwagen. Verkehr 85 621 Personen und 1 654 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 6 063 fl., aus dem Güterverkehr 165 fl., überhaupt 6 229 fl. = 9,48 fl. für das Tagkilometer gegen 6 778 fl. in 1886.

33. Dampftramwaygesellschaft „Gouda".

Gouda-Bodegraven. Betriebslänge 9,068 km eingleisig und 0,118 km zweigleisig. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial 3 Lokomotiven, 5 Personen- und 5 Lastwagen. Verkehr 52 930 Personen und 1 020 Kolli Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 15 665 fl., aus dem Güterverkehr 854 fl., überhaupt 16 516 fl. = 5,175 fl. für das Tagkilometer gegen 17 099 fl. und 5 175 fl. in 1886.

34. Société anonyme des Tramways à vapeur de Flessingue-Middelbourg.

Betriebslänge 8,549 km eingleisig und 0,715 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 4 Lokomotiven, 9 Personen- und 2 Lastwagen. Verkehr 337 042 Personen. Einnahmen aus dem Personenverkehr 28 529 fl., aus dem Güterverkehr 714 fl., überhaupt 29 243 fl. = 8,65 fl. für das Tagkilometer gegen 25 723 fl. und 7,62 fl. in 1886.

35. Dampftramwaygesellschaft Breskens-Maldeghem.

Eröffnet 9. Mai 1887. Betriebslänge 35,155 km eingleisig. Spurweite 1 m. Betriebsmaterial 7 Lokomotiven, 9 Personen- und 10 Lastwagen. Verkehr 73 707 Personen, 3 052 521 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 23 684 fl.; aus dem Güterverkehr 4 622 fl., überhaupt 28 306 fl. = 4,17 fl. für das Tagkilometer.

36. Dampftramwaygesellschaft Herzogenbusch-Helmond.

Linien: a) Herzogenbusch-Vucht; b) Herzogenbusch-Vechel-Gemert-Helmond. Betriebslänge 54 km. Spurweite 1,067 m. Dampf- und Pferdebetrieb. Betriebsmaterial 10 Lokomotiven, 5 Pferde, 32 Personen- und 35 Lastwagen. Verkehr 359 153 Personen. Einnahmen aus dem Personenverkehr 54 536 fl., aus dem Güterverkehr 17 389 fl., überhaupt 71 925 fl. = 3,87 fl. für das Tagkilometer gegen 73 212 fl. und 4,01 fl. in 1886.

37. Nordbrabantische Dampftramwaygesellschaft.

Linien: a) Tilburg-Waalwyk; b) Bahnhof Tilburg-Heuvel-Koningshoeven. Betriebslänge 22 km eingleisig und 1,9 km zweigleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial 5 Lokomotiven, 9 Personen- und 16 Lastwagen. Verkehr 94 338 Personen, 1 280 000 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 24 353 fl., aus dem Güterverkehr 16 088 fl., überhaupt 42 441 fl. = 5,07 fl. für das Tagkilometer gegen 41 366 fl. und 5,71 fl. in 1886.

38. Süd-Dampftramwaygesellschaft.

Linien a) Breda-Oosterhout; b) Oosterhout-Geertruidenberg; c) Oosterhout-Dongen. Betriebslänge 25 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial 6 Lokomotiven, 16 Personen- und 17 Lastwagen. Verkehr 179 313 Personen. Einnahmen aus dem Personenverkehr 41 860 fl., aus dem Güterverkehr 14 002 fl., überhaupt 55 862 fl. = 6,12 fl. für das Tagkilometer gegen 64 103 fl. und 6,93 fl. in 1886.

39. Dampftramwaygesellschaft Antwerpen-Bergen op Zoom-Tholen.

Betriebslänge 22 km eingleisig und 1,2 km zweigleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial 6 Lokomotiven, 10 Personen- und 18 Lastwagen. Verkehr 83 916 Personen und 2 753 000 Kilogramm Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 19 227 fl., aus dem Güterverkehr 4 692 fl., überhaupt 25 919 fl. = 3,80 fl. für das Tagkilometer gegen 13 105 fl. und 4,77 fl. in 1886.

40. Niederländische Provinzial-Eisenbahngesellschaft.

Vechel-Oss. Betriebslänge 21 km eingleisig und 2 km zweigleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial 4 Lokomotiven, 8 Personen- und 19 Lastwagen. Verkehr 98 324 Personen und 7 000 000 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 11 705 fl., aus dem Güterverkehr 5 838 fl., überhaupt 17 543 fl. = 2,29 fl. für das Tagkilometer gegen 15 494 fl. und 2,39 fl. in 1886.

41. Aachen-Mastrichter Gesellschaft.

Kerkrade-Simpelveld. Betriebslänge 8 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 2 Lokomotiven und 5 Lastwagen. Verkehr 28 082 750 kg Güter. Einnahmen 16 959 fl. = 7,26 fl. für das Tagkilometer gegen 9 336 fl. und 4,02 fl. in 1886.

Sämmtliche Tramways.

Betriebslänge 792 368 km eingleisig und 57,608 km zweigleisig. Betriebsmaterial 205 Lokomotiven, 864 Pferde, 778 Personen- und 447 Lastwagen. Verkehr 27 128 495 Personen und 220 466 074 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 3 335 487 fl., aus dem Güterverkehr 274 042 fl., überhaupt 3 627 950 fl.

Englische Eisenbahnen im II. Semester 1888.

Die Wiederbelebung der Geschäfte, die in der zweiten Hälfte des Vorjahres in den hauptsächlichsten Englischen Handelszweigen eintrat, spiegelt sich in den Betriebsresultaten der Eisenbahngesellschaften ab. Von den bedeutenderen 15 Bahnen waren es diejenigen, die für ihren Verkehr grossentheils auf den Transport von Waaren und Mineralien angewiesen sind, die die höchsten Mehreinnahmen aufwiesen, während die sogenannten Passagierlinien zwar ebenfalls bessere Einnahmen hatten, doch nicht in demselben Maasse und eine Gesellschaft, die South Western, die besonders auf die Beförderung von Bodenerzeugnissen rechnet, sogar einen Ausfall erfuhr. Bei dem grösseren Güterverkehr wuchsen die Betriebskosten nur in mässiger Weise, weil die Tendenz, die Tarife zu ermässigen, die seit mehreren Jahren vorherrschte, endlich ihren praktischen Abschluss fand. Die erwähnten 15 Gesellschaften mit einem Bahnnetze von zusammen 12 768 Englischen Meilen vereinnahmten im zweiten Halbjahre 1888 611 400 000 *M.*, oder 14 840 000 *M.* mehr als in der korrespondirenden Periode von 1887, d. i. ein Gewinn von $2^1/_2$ pCt. Da aber die Betriebskosten von 307 300 000 *M.* nur um 6 640 000 *M.*, oder 2¼ pCt. stiegen, so besserte sich der Reinertrag um 8 200 000 *M.* oder $2^3/_4$ pCt. Wäre diese Zunahme ausschliesslich den Aktien zu gute gekommen, so hätte sich die Dividende um $^3/_8$ pCt. vermehrt, doch betrug die thatsächliche Steigerung nur $^1/_4$ pCt., da der Rest für Zinsen und auf Kapitalvergrösserungen nöthig war. Die Dividenden stellten sich seit 1882 wie folgt:

Bezeichnung	in Prozenten für das Jahr						
	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
I. Semester . .	4	$3^7/_8$	$3^9/_{16}$	$3^7/_8$	4¼	$4^9/_{16}$	4¾
II. Semester . .	$5^7/_8$	$5^5/_8$	$5^1/_2$	$5^7/_{16}$	$5^{11}/_{16}$	6¼	6¼
und für das Jahr auf	$4^{15}/_{16}$	4¾	$4^{17}/_{32}$	$4^{21}/_{32}$	$4^{31}/_{32}$	$5^3/_8$	$5^1/_2$

Die Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Bahnen waren vom 1. Juli bis 31. Dezember 1888:

Name der Bahn	Brutto (ausschliesslich von Gewinnvorträgen) *M.*	Betriebskosten *M.*	Netto *M.*	Dividende für das Jahr pCt.	Zunahme oder Abnahme gegen das I. Semester 1887 *M.*
London & North Western	114777880	58427740	56350140	$7^1/_2$	+ ½
Great Western .	84563160	39788280	44794880	$7^1/_4$	+ $^1/_2$
Midland	81779440	41458720	40120720	6	+ $^3/_4$
North Eastern .	67222480	35283260	31939220	$7^1/_4$	+ $^3/_4$
Lancashire & Yorkshire. . .	41689760	22356720	19333040	$4^1/_2$	— $^1/_4$
Great Northern .	42125360	23258140	18867220	5¾	gleich
Great Eastern . .	41046040	21348420	19697620	$3^1/_2$	"
London & South Western . . .	33759600	17916700	15842900	7	"
South Eastern .	23897300	10965960	12931340	6¼	— $^3/_4$
London & Brighton	24456560	10203300	14253260	8¼	+ $^1/_4$
Manchester & Sheffield . . .	22564440	10612600	11958240	$3^1/_2$	+ 1
London Chatham & Dover . . .	14529660	7072820	7456840	$4^1/_2$ *)	gleich
North Staffordshire.	6939480	3178520	3760960	$4^1/_2$	+ ¼
Metropolitan . .	6838840	2690540	4148300	4	gleich
North London .	5405060	2756320	2648740	$7^1/_2$	"
Zusammen	611395060	307298040	304097020	$5^7/_8$	$5^5/_8$

*) Prioritätsaktien.

Die zurückgelegte Meilenzahl während der 6 Monate bezifferte sich auf 118½ Millionen (Zunahme 2 844 000 Meilenlänge) und das Kapitalverhältniss stand am Ende v. J. folgendermaassen:

Name der Bahn	Gesammtausgabe	Davon in	
		Stammaktien	Priorit.-Aktien und Obligationen
	M.	pCt.	pCt.
London & North Western	1 992 780 000	38	62
Great Western	1 507 360 000	36	64
Midland	1 667 780 000	36	64
North Eastern	1 180 820 000	41	59
Lancashire & Yorkshire	907 480 000	35½	64½
Great Northern	730 560 000	34	66
Great Eastern	877 080 000	29	71
London & South Western	637 960 000	36½	63½
South Eastern	466 660 000	42	58
London & Brighton	479 480 000	32	68
Manchester & Sheffield	544 480 000	20	80
London, Chatham & Dover	547 340 000	42	58
North Staffordshire	159 200 000	40	60
Metropolitan	224 000 000	49	51
North London	80 380 000	50	50
Zusammen	12 003 360 000	33½	66½

Danach besteht also etwa ⅓ des Kapitals in Aktien und ⅔ in bevorzugten Schuldverschreibungen. Die Kosten für die Meile sind 940 113 M. die Einnahmen (für das Halbjahr) Brutto 47 885 und Netto 24 068 M. Im Passagierverkehre war im Vorjahre die Tendenz bemerkbar, die erste und zweite Wagenklasse wieder mehr zu benutzen, während die Bewegung seit Jahren die umgekehrte Richtung verfolgte. Ob die Wendung nur zufällig oder mit dem allgemeinen besseren Geschäftsgange zusammenhängt, das lässt sich indess noch nicht entscheiden. Das Englische Eisenbahnnetz ist bereits so umfangreich und Parallellinien sind so häufig, dass natürlich wenig Veranlassung zu weiterer Ausdehnung bleibt. Trotzdem tritt jedes Jahr eine kleine Zunahme ein. Dieselbe belief sich in 1888 auf 7½ Meilen und für das erste Semester 1889 ist eine neue Kapitalauslage von 73 Millionen Mark vorgesehen, während die Kosten der bereits genehmigten Neubauten, deren Ausführung sich auf einige Jahre vertheilt, 240 400 000 M. ausmachen. Englische Kapitalisten erwarten von ihren Anlagen in Britischen Eisenbahnwerthen, deren Sicherheit durchgängig als ganz ersten Ranges betrachtet wird, keinen hohen Zinsertrag und die Ausweise für das letzte Semester gewährten deshalb allgemeine Befriedigung.

Aus dem Ausland.

Belgien: Eisenbahnverbindung mit Deutschland.

Das von dem Belgischen Eisenbahnministerium ausgearbeitete Projekt, welches durch Umgehung der gefahrvollen bei Lüttich belegenen schiefen Ebenen eine leichtere und schnellere Verbindung mit Deutschland herbeiführen soll, ist nunmehr festgestellt. Die Ausführung soll 5 Millionen Francs kosten; dieselbe wird um so mehr beschleunigt werden, als die jetzt befahrenen grossen Maasbrücken sich in keinem guten Zustande mehr befinden und ihr Umbau bedeutende Summen erfordern würde.

Neue Eisenbahnverbindung mit Frankreich.

Infolge eines zwischen Belgien und Frankreich im August vorigen Jahres abgeschlossenen Vertrages wird nunmehr eine Eisenbahn von der Französischen Fabrikstadt Roubaix nach Estampuis in Belgien gebaut werden.

Luxemburg: Eisenbahneinnahmen.

Die Einnahmen der Luxemburgischen Eisenbahnen zeigen für das Jahr 1888 gegenüber dem Vorjahre eine ziemlich bedeutende Zunahme. Die im Betrieb der Reichsbahnen befindliche Wilhelmsbahn hat 8 402 809 Frcs. gegen 7 629 278 Frcs. im Jahre 1887 oder auf das Kilometer 49 428 Frcs. gegen 44 872 Francs und die Prinz Heinrichbahn 2 582 348 Frcs. gegen 2 120 425 Frcs. im Vorjahre oder auf das Kilometer 16 039 Frcs. gegen 14 041 Frcs. vereinnahmt.

Neue Eisenbahnen in Luxemburg.

Die Regierung soll den schleunigen Beginn des Baues der Eisenbahnlinie Nordange-Redange-Martelange, welche die Kammer bereits im Jahre 1886 genehmigt hat, beschlossen, sowie die Ausführung der Vorarbeiten für eine Eisenbahnlinie Luxemburg-Petange, welche über Hollwig, Bertranga, Lendelange, Dippach gehen würde, gestattet haben.

Frankreich: Ausstellungsbahn in Paris

In Ergänzung unserer in Nr. 8 S. 76 d. Ztg. veröffentlichten Mittheilungen über die Ausstellungsbahn in Paris entnehmen wir einem, durch einen Lageplan erläuterten bezüglichen Artikel in „Le Génie Civil" (Bd. XIV Nr. 16 S. 245) noch folgende Angaben:

Die durch die bevorstehende Weltausstellung in Anspruch genommene Grundfläche ist erheblich grösser, als die der früheren Weltausstellungen von Paris. Dieselbe umfasst ausser dem Trocadéro das Marsfeld und den Invalidenplatz, im ganzen etwa 90 ha; bei einer solchen Fläche musste die Anlage einer Eisenbahn zur Bequemlichkeit der Besucher der Ausstellung als ein zweifelloses Bedürfniss erscheinen. Die Gesammtlänge der doppelgleisigen Bahn beträgt 3 km; das Längenprofil ist ziemlich gleichmässig, so dass wesentliche Erdarbeiten vermieden werden konnten. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 40 m. Die 8 m langen Stahlschienen, welche auf je 5 Stahlschwellen von 14 cm Breite ruhen, wiegen 9,5 kg auf das Meter. Unter den zur Verwendung gelangenden verschiedenartigen Lokomotiven wird die Duplex-Lokomotive des Kapitän Péchot als die interessanteste bezeichnet. Dieselbe ruht auf vier Achsen, wiegt in voller Dienstausrüstung 12 t, in leerem Zustande 9,5 t und befördert 13 t auf Steigungen von 0,1 m auf das Meter und 480 t auf waagerechter Linie. Die Lokomotive kann Krümmungen von 20 m Halbmesser durchfahren. Die Wagen werden voraussichtlich auf Trucks gleicher Art ruhen, aber in den Obergestellen verschiedene Systeme zeigen. Die grösste Fahrgeschwindigkeit ist im allgemeinen auf 10 km, an gewissen Stellen jedoch auf nur 4 km in der Stunde festgesetzt; an den Wegeübergängen muss dem Zuge überdies ein Wärter vorangehen. Jeder Zug darf höchstens 50 m lang sein und muss eine Bremsvorrichtung besitzen, durch welche derselbe sofort zum Stehen gebracht werden kann.

Eine fallite Französische Eisenbahn.

Mit einem Kapitale von 37 Millionen Francs war die Eisenbahngesellschaft Alais au Rhone begründet worden. Sie war fallit erklärt worden, und jetzt hat die Parys-Lyon-Mittelmeerbahn diese Eisenbahn für die Summe von 500 000 Frcs. angekauft. Die Operationen der verkrachten Eisenbahngesellschaft hatten insgesammt einen Massebestand von 2 Millionen Francs ergeben, so dass der Gesammtfehlbetrag nunmehr 34,5 Millionen Francs beträgt. Die Obligationsinhaber erhalten 10 pCt.

Statistisches von den Französischen Eisenbahnen.

Das durch die grossen Gesellschaften und den Staat gebildete Eisenbahnnetz hatte im Jahre 1888 eine Betriebslänge von 32 220 km gegen 31 600 im Vorjahre. Vereinnahmt wurden im ganzen 1 024,5 Millionen Francs gegen 1 009,5 Millionen Francs im Vorjahre, also 15 Millionen Francs mehr. Davon entfallen auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 8,5, auf die Nordbahn 4,4, auf die Ostbahn 2,2, auf die Staats-, West- und Orleansbahn zusammen 1,1 Millionen Francs. Eine Mindereinnahme von 1,4 Millionen Francs hatte die Südbahn und eine solche von 0,2 Millionen Francs die Mt. Cenislinie.

Grossbritannien: Eisenbahnunfälle im Jahre 1887.

Nach amtlicher Mittheilung sind im Jahre 1887 auf den Eisenbahnen Grossbritanniens bei den vorgekommenen Eisenbahnunfällen 25 (im Vorjahre 8) Reisende und 8 (4) Beamte getödtet und 538 (615) Reisende und 615 (81) Beamte verletzt. Aus anderweitigen Ursachen sind 96 (87) Reisende und 414 (421) Beamte getödtet und 759 (727) Reisende und 1966 (1929) Beamte verletzt. Mit Einschluss derjenigen Personen, welche auf den Strassenübergängen in Schienenhöhe oder bei unbefugtem Betreten der Gleise verunglückt sind, sowie mit Einschluss von 70 Selbstmördern sind im ganzen 919 (900) Personen getödtet und 3 590 (3539) verletzt. Diese Ziffern sind nicht sehr von einander verschieden.

Russische Eisenbahnneubauten.

Dem Vernehmen nach sollen im Jahre 1889 keine neuen Eisenbahnen gebaut werden, die bedeutende Opfer seitens der Regierung erheischen, auch wenn der Bau dieser Bahnen schon grundsätzlich entschieden ist. Es sollen nur Voruntersuchungen für solche Linien vorgenommen werden, deren Erbauung als im allgemeinen Staatsinteresse liegend anerkannt worden ist.

Russisches Eisenbahnprojekt.

Wie die „Frkf. Ztg." berichtet, liegt der Regierung ein Eisenbahnprojekt zur Prüfung vor, dessen Ausführung für Odessa und dessen Hinterland, andererseits auch als eine Konkurrenz für die Russische Südwestbahn Bedeutung haben würde. Es

handelt sich angeblich um eine Linie, die von Odessa über Wesnessensk nach der Eisenbahn Charkow-Nikolajew führen und dort an die Station Dolinskaja anschliessen soll (260 Werst). Die Gesellschaft, von welcher das Projekt vertreten wird, beansprucht keine Staatshilfe und will sich auch verpflichten, in Odessa einen Elevator zu errichten. Begründet wird das Gesuch durch Hinweis darauf, dass Odessa, der wichtigste Hafen Russlands mit dem Innern des Reichs bis jetzt nur durch eine Eisenbahnlinie verbunden ist, so dass zur Zeit der Herbstausfuhr kostspielige Unzuträglichkeiten entstehen. Ausserdem wird durch die neue Bahnlinie Odessa dem Mittelpunkte Russlands, Moskau, um 160 Werst, und dem Donez'schen Kohlengebiet um 315 Werst näher gebracht. Letzterer Umstand soll eine Herabminderung des Transportpreises von Kohle um 4 Kop für 1 Pud nach sich ziehen. Gegen das Projekt spricht das fiskalische Interesse, denn die Einnahmen der von der Regierung garantirten Südwestbahnen müssen nothgedrungen durch die neue Bahnlinie eine erhebliche Einbusse erleiden.

Serbien.

Ein Rumänisches Konsortium soll sich um die Konzession für eine Eisenbahn im Timokthale bewerben.

Neue Portugiesische Eisenbahn.

Unter der Bezeichnung „Gesellschaft der Südbahnen" soll sich in Lissabon eine neue Eisenbahngesellschaft gebildet haben, welche die 85 km lange Eisenbahnlinie von Santarem nach Vendas Novas im südlichen Portugal bauen und in Betrieb nehmen will. Diese Linie würde das Bahnnetz des südlichen Portugals mit den von der Königlichen Eisenbahngesellschaft betriebenen nördlichen Linien in Verbindung bringen.

Amerikanische Mittheilungen.

Elektrische Bahnen.

Von mancher Seite ist zwar die Anwendbarkeit der Elektrizität zum Bahnbetriebe an sich zugestanden, aber für solche Oertlichkeiten, in denen Schnee und Eis vorzukommen pflegen, in Zweifel gezogen. Der Betrieb gewisser, nach dem Thomson-Houston'schen System arbeitender Bahnen während der neuerlich vorgekommenen Schneestürme hat aber klar gezeigt, dass Schnee und Eis wenn überhaupt, so jedenfalls nur geringe, Hindernisse bieten. Am Sonntag den 20. Januar war in Scranton, Pa., bedeutender Schneefall, welcher bis 9 Uhr Abends eine Anhäufung von etwa ½ Fuss verursacht hatte. Gleichwohl machten die elektrischen Wagen am Sonntag ihre regelmässigen stündlichen Fahrten. Am Montag Morgen war der Schnee an manchen Stellen zusammengetrieben, dies hinderte aber nicht, dass sich der erste Wagen in einer Weise durcharbeitete, welche über die Verwendbarkeit dieser Fahrzeuge auch bei stürmischem Wetter keinen Zweifel aufkommen lässt. Selbst auf den Steigungen von 4½—5 pCt., wo der Schnee tiefer lag als auf den ebenen Strecken, hielten die Wagen die fahrplanmässige Zeit inne.

In Des Moines, wo Mitte Dezember ungefähr 1 Fuss Schnee fiel, wurde hierdurch der Betrieb der elektrischen Wagen ebenfalls nicht gehindert, dieselben machten vielmehr regelmässig ihre viertelstündlichen Fahrten; ja die elektrische Bahn war dort sogar die einzige Strassenbahn, welche während des Schneesturmes keine Betriebsunterbrechung erlitt.

In Aschville ist anfangs Februar die von der Sprague Electric Railway & Motor Gesellschaft in Newyork gebaute, etwa 2 Meilen lange elektrische Bahn mit gutem Erfolge in Betrieb gesetzt worden. Die unter grosser Betheiligung gemachte Probefahrt wurde in 8 Minuten zurückgelegt.

Die Stadtverwaltung von Plainfield, N. J., ertheilte dem Leo Datt die ausschliessliche Berechtigung zur Ausführung einer Strassenbahn daselbst, deren Bau sofort begonnen und welche nach dem Vorrath-Batterie-System betrieben werden wird.

Bahn durch das Indianer Land.

Die Oregon Railway & Navigation Gesellschaft hat vom Staatssekretär des Innern die Erlaubniss erhalten, durch den den Indianern reservirten Landestheil „Coeur d'Alene" in Idaho eine Bahn zu führen, wozu die Indianer bereits im vergangenen Sommer ihre Einwilligung gegeben haben. Seitens der Regierung war aber damals bestimmt, dass vor der endgültigen Genehmigung der Betrag der den Indianern zu gewährenden Entschädigung genau festgesetzt werden müsse, was inzwischen geschehen ist. Die Bahn ist bereits von Fermington, nordwestwärts bis Rockford, W. T., nahe der Westgrenze des Indianer Territoriums vollendet. Der Bau der Strecke von Rockford nach Mullan, Idaho, von etwa 60 Meilen Länge führt durch gebirgige Gegenden und bietet nicht unbedeutende Schwierigkeiten. Von Mullan aus ist auch eine 125 Meilen lange Linie quer durch das Coeur d'Alene-Land bis Missoula, Mont., abgesteckt, deren Ausführung zwei Tunnels, davon einer 6 800 Fuss lang, erfordert.

Wettbewerb der Expressgesellschaften.

Der Frachtenkrieg zwischen diesen Gesellschaften (siehe unsere Mittheilung in Nr. 14 S. 141 d. Ztg.) ist durch ein mit dem 4. Februar in Kraft getretenes Abkommen, wonach die Frachtsätze zwischen dem Osten und Westen auf der sehr niedrigen, vor dem 1. Mai 1886 bestandenen Grundlage wieder geordnet sind, beendet worden.

Orangenbeförderung.

Zwischen Florida und dem Norden erfolgt gegenwärtig die Beförderung der Orangen wagenladungsweise im unverpackten Zustande, in gleicher Weise wie bei Mais oder Kartoffeln. Sie werden etwa 3 Fuss hoch im Wagen aufgeschichtet, nachdem der Boden mit feinem Gras belegt und die Seitenwände mit Papier bekleidet worden.

Eisenbahnmänner im Senat.

Anfangs dieses Jahres wurde seitens der gesetzgebenden Versammlung des Staates Michigan James Mc Millan zum Mitgliede des Vereinigten Staaten-Senates erwählt. Derselbe ist in grossem Maassstabe am Eisenbahn- und Bergwerksbesitz betheiligt, ist Präsident der Duluth, South Shore & Atlantic Eisenbahn, der bedeutenden Michigan Wagengesellschaft, sowie einer Anzahl anderer grosser gewerblicher Geschäfte und wird in der „Railr. Gaz." als ein Mann von langer Erfahrung im Eisenbahnwesen und seltener Geschäfts- und Verwaltungsfähigkeit bezeichnet.

Gleichzeitig ist für den Staat Minnesota General W. D. Washburn aus Minneapolis, Präsident der Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Eisenbahn, einer der sogen. Trunklinien, zum Senator erwählt.

Die Eisenbahninteressen scheinen hiernach immer umfangreicher Vertretung in der Gesetzgebung der Vereinigten Staaten zu finden.

Eiserne Schwellen.

Die Verwendung metallener Schwellen hat in den Vereinigten Staaten versuchsweise bisher nur in geringem Maasse stattgefunden und es scheint, wie die „Railr. Gaz." schreibt, nicht wahrscheinlich, dass sie in den nächsten Jahren dort grössere Verbreitung finden werden. Wenn das Preisverhältniss zwischen hölzernen und metallenen Schwellen das gleiche wie bis jetzt bleibt, wird man dort, in Berücksichtigung der Annehmlichkeiten der Holzschwelle beim Gleisbau und der mittelst derselben erzielten vortrefflichen Biegsamkeit der Gleise, voraussichtlich die letztere auch ferner allgemein im Gebrauch behalten, besonders dann, wenn es gelingt, durch Vervollkommnung der Imprägnirungsweise eine längere Dauer des Holzes und hierdurch, sowie durch verbesserte Form der Unterlagen, eine Verminderung der Bahnunterhaltungskosten zu erzielen.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Kommunal-Einkommensteuerpflicht des Eisenbahnbetriebes in Preussen. Begriffe „Station" und „für sich bestehende Betriebsstätte". Dieselbe Station für verschiedene Eisenbahnunternehmungen und desfallsige Pauschalvergütung der Gehälter und Löhne.** Thatbestand: Die Stendal-Tangermünder Eisenbahngesellschaft zu Tangermünde, welche auf Grund des § 1 des Gemeindesteuergesetzes vom 27. Juli 1885 bezw. des § 1a des Gemeinde-Einkommensteuerregulativs vom 15. Februar 1886 daselbst von einem der VI. Einkommensteuerstufe (6 000—7 200 ℳ) entsprechenden Einkommen für 1887/88 zur Gemeinde-Einkommensteuer herangezogen worden, erhob Klage mit dem Antrage, dass der von ihr zu entrichtende Steuerbetrag entsprechend dem Satze der VIII. Klassensteuerstufe ermässigt werde; sie führte begründend aus, dass bei der Vertheilung des steuerpflichtigen Einkommens auf die Gemeinden Tangermünde und Stendal nach Maassgabe der daselbst an Gehältern und Löhnen erwachsenen Ausgaben nur die Station Vor-Stendal in Betracht kommen könne und deshalb die eine an den Eisenbahnfiskus für Wahrnehmung des Stations- und Expeditionsdienstes auf dem Staatsbahnhofe Stendal gezahlte Pauschalvergütung von 3 350 ℳ für die Berechnung des auf Stendal entfallenden Einkommentheils ausser Acht bleiben müsse. Der Bezirksausschuss zu Magdeburg trat jedoch der Auffassung des Beklagten dahin bei, dass der Staatsbahnhof Stendal zugleich eine Station des Eisenbahnunternehmens der Klägerin bilde, und erkannte auf Klageabweisung. Auf die klägerische Revision bestätigte indess das Ober-Verwaltungsgericht die Vorentscheidung aus folgenden Gründen: „Nach § 2 Absatz 1 des Gemeinde-Abgabengesetzes vom 27. Juli 1885 unterliegt der Eisenbahnbetrieb der Abgabe-

pflicht in denjenigen Gemeinden, in welchen sich der Sitz der Verwaltung, eine Station oder eine für sich bestehende Betriebs- oder Werkstätte oder eine sonstige gewerbliche Anlage befindet. Im Anschluss an diese Gesetzesvorschrift ist thatsächlich festgestellt, dass der Bahnhof Stendal, obwohl eine Betriebsstätte des Eisenbahnfiskus, dennoch gleichzeitig eine Station des Eisenbahnunternehmens der Klägerin sei. Diese Feststellung beruht weder auf rechtsirriger Anschauung, noch auf aktenwidriger Voraussetzung, vielmehr musste mit Recht in dem Staatsbahnhof Stendal zugleich eine Station des klägerischen Eisenbahnunternehmens erblickt werden. Es kommt wiederholt vor, dass verschiedene Eisenbahnunternehmungen dieselbe Station haben und wenn Klägerin die Worte des Gesetzes „für sich bestehende" hervorhebt, um aus ihnen ein Moment gegen jene Feststellung zu entnehmen, so übersieht sie zunächst, dass diese Worte sich grammatisch nicht auf Stationen beziehen, ausserdem aber verkennt sie deren Bedeutung auch insofern, als jenen Worten nur die Absicht des Gesetzgebers zu Grunde liegt, diejenigen Einrichtungen und Anlagen von der Abgabepflicht auszuschliessen, in welchen nicht ein Theil des Eisenbahnbetriebes selbständig erledigt wird, deren Aufgabe vielmehr nur darin besteht, der Durchführung und Sicherung der Züge zu dienen, wie dies der Fall ist bei der sogenannten freien Strecke, Bahnwärterhäusern usw. Auch der Umstand ist nicht von Bedeutung, dass Klägerin auf der Station Stendal keine eigenen Beamten hat, sondern zur Ausführung des Stations- und Expeditionsdienstes — und zwar nur zu diesem und keinem anderen Zwecke — an den Eisenbahnfiskus eine Pauschalvergütung zahlt. Unter „Station" wird insgemein — und es fehlt an jedem Anhalte, dass das Gesetz vom 27. Juli 1885 von der gemeinen Bedeutung des Wortes habe abweichen wollen — eine solche Haltestelle verstanden, an welcher durch Annahme von Personen oder Gütern oder von Personen und Gütern Transportgeschäfte abgeschlossen werden. Ob jedoch dieser Geschäftszweig durch die Thätigkeit eigener Beamten des Unternehmens oder ob er durch die Thätigkeit fremder Beamten seine Erledigung findet, ist für den Begriff der Station offensichtlich ohne Belang. — Hinsichtlich der in Stendal zu versteuernden Einkommensquote nach Maassgabe der an Gehältern und Löhnen erwachsenen Ausgaben ist es ebenfalls gleichgültig, ob die Gehälter und Löhne im Wege der Einzelzahlung oder in Pausch und Bogen vergütet werden. In beiden Fällen handelt es sich um Ausgaben für Gehälter und Löhne. Da nun aber die fragliche Pauschalvergütung sachliche Kosten nicht in sich schliesst, sondern nur für Ausführung des Stations- und Expeditionsdienstes in Stendal gezahlt wird, so ist nicht erfindlich, warum die Pauschalvergütung nicht zu Gunsten der Gemeinde Stendal in Betracht kommen soll." (Erk. d. II. Senats d. Preuss. Ober-Verwalt.-Ger. vom 19. Oktober 1888; Preuss. Verwalt.-Bl. Bd. X S. 222 f.)

Bücherschau.

Deutsche Zeit- und Streitfragen. Flugschriften zur Kenntniss der Gegenwart. Herausgegeben von Franz v. Holtzendorff. Heft 43/44:

Nullmeridian und Weltzeit. Von E. Hammer, Professor am Polytechnikum in Stuttgart. Hamburg 1888. Verlagsanstalt und Druckerei Aktiengesellschaft (vormals J. F. Richter). Einzelpreis 1,60 M.

Die vorübergehend in den Hintergrund getretenen Streitfragen über einheitliche geographische Längenbestimmung und über einheitliche Zeitzählung scheinen die öffentliche Meinung demnächst wieder beschäftigen zu sollen. Gern lenken wir daher die Aufmerksamkeit unserer Leser auf die vorgenannte Schrift, in welcher die Bestrebungen zur Lösung jener beiden, für die Wissenschaft und den Weltverkehr in gleicher Weise bedeutsamen Aufgaben im Zusammenhange und in ihrer geschichtlichen Entwickelung sachverständig und klar dargestellt sind. Dem anregenden Inhalte der Abhandlung entnehmen wir folgende Angaben:

Im Alterthum bildeten die sogenannten „Säulen des Herkules" lange den Anfangspunkt der geographischen Längenbestimmung. Derselbe wurde im zweiten Jahrhundert n. Chr. durch den hervorragenden Geographen Ptolemäus nach Westen hinausgeschoben und zwar durch die Kanarischen Inseln gelegt, freilich aber von Anfang an nur als reiner Zählmeridian betrachtet, da die Längenunterschiede thatsächlich von Alexandrien aus gerechnet wurden. Der Ptolemäische Nullmeridian, dessen Lage im übrigen durch Ueberschätzung der Gradzahlen den thatsächlichen Verhältnissen keineswegs entsprach, ist im allgemeinen bis in das späte Mittelalter hinein maassgebend geblieben. Erst Martin Behaim aus Nürnberg hat denselben aufgegeben und auf seinem berühmten Erdglobus — dem ersten in Europa angefertigten, welcher uns erhalten ist — einen rein ozeanischen Nullmeridian, östlich von den reichen, Cipango umgebenden Inseln, angenommen. Dagegen legte Johann Schöner auf seinem, im Jahre 1520 angefertigten Globus den Anfangsmeridian durch Madeira, also etwa an die durch Ptolomäus festgesetzte Stelle zurück. Der Entdecker Colon machte den merkwürdigen Versuch, einen sogenannten natürlichen Hauptmeridian — Raya genannt — festzustellen, in welchem der Kompass keine Missweisung und Luft und Meer auffallende Veränderungen zeigen sollten; unter der Raya wurde eine Art Wasserberg verstanden, auf dessen Rücken eine wesentlich kühlere Temperatur herrschen sollte als im umliegenden Meere.

Nach der Entdeckung Amerikas verging noch ein Jahrhundert, bis eine wesentliche Verbesserung der geographischen Längenzählung durch den berühmten Gerhard Mercator herbeigeführt wurde, welcher als Anfangspunkt den durch die Insel Corvo der Azorengruppe gehenden Meridian festlegte, weil dort die Missweisung der Magnetnadel gleich Null sei. In der Folgezeit machten sich jedoch alsbald verschiedenartige Strömungen geltend. Zielbewusst, namentlich aus politischen Gründen, wurde die Frage demnächst in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts durch Frankreich wieder aufgenommen, woselbst auf Richelieu's Betreiben als Nullmeridian der, durch die Insel Ferro gehende Meridian — und zwar auf den Rath nicht nur Französischer, sondern auch auswärtiger Gelehrten — festgesetzt wurde. Derselbe empfahl sich dadurch, dass er fast gänzlich im Meere liegt, also nationale Eifersüchteleien nicht veranlassen konnte, dass er in keinem wichtigen Lande positive und negative Längenzählungen erforderlich machte, dass er die alte und die neue Welt zweckmässig trennte und dass er schliesslich seit Ptolomäus eine geschichtliche Berechtigung hatte. Diesen Vorzügen stand aber der gewichtige Nachtheil gegenüber, dass die Längenunterschiede zwischen Ferro und dem Europäischen Festlande noch nicht genau genug bekannt waren, um selbst für die Bedürfnisse der damaligen Zeit thatsächlich die Längen von Ferro aus zählen zu können. Erst 100 Jahre nach der Wahl des Meridians von Ferro wurde diesem Mangel durch den Pater Le Feuillée mit einigermaassen genügender Genauigkeit abgeholfen, wobei sich ergab, dass die Länge von Ferro etwa zu 20° W. Paris anzunehmen sei. Eine weitere Folge dieser Feststellung war, dass Paris der thatsächliche Ausgangspunkt für die Längenbestimmung wurde und der Ferromeridian lediglich die nebensächliche Bedeutung als Zählmeridian behielt. Da die sonstigen in Frage kommenden Staaten sich jedoch wenig geneigt zeigten, die Französische Längenzählung anzunehmen, so traten in dieser Beziehung bald wieder Verschiedenheiten in den Vordergrund, welche überdies durch die in rascher Folge entstehenden Sternwarten vermehrt wurden.

Die Meridiane der letzteren kommen selbstverständlich für die Astronomie hauptsächlich in Betracht. Für die Geographie und für die Nautik sind im allgemeinen die Nullmeridiane von Greenwich und von Paris beziehungsweise Ferro im Gebrauch, und nur in Russland werden ausnahmsweise auf geographischen Karten die Längen auch von Pulkowa aus gezählt. Die Topographie bezw. die Geodäsie, für welche die für nautische Zwecke oder Aufnahmen auf Landreisen genügenden Längenbestimmungen mit Hilfe des Mondes oder mittelst Chronometerübertragung nicht ausreichen, hat erst durch die Anwendung des elektrischen Telegraphen zur Uebertragung der Zeit eines bestimmten Meridians nach einem Punkt eines anderen Meridians ein geeignetes Mittel zur Bestimmung der Längenunterschiede erhalten. Als Nullmeridian kann auf diesem Gebiete im übrigen nur der Meridian eines Punktes gewählt werden, welcher in das, die festen Länder der Erdoberfläche immer dichter überziehende Netz von Dreiecken sicher einbezogen ist oder einbezogen werden kann. Ein im Meere liegender Nullmeridian ist hiernach ausgeschlossen.

Von allen bisher in Vorschlag gebrachten Anfangsmeridianen erscheint derjenige von Greenwich am zweckmässigsten; derselbe ist daher neuerdings von fast allen, mit dieser Frage befassten Gelehrten und Versammlungen empfohlen. Mit Nachdruck ist letzteres bei Gelegenheit der in Rom im Herbst 1883 abgehaltenen Generalkonferenz der Europäischen Gradmessung geschehen, deren bezügliche Beschlüsse auf dem in Washington im Oktober 1884 zusammengetretenen besonderen Kongresse genauer festgestellt werden sollten. Leider haben diese Berathungen, vornehmlich infolge des Widerspruchs von französischer Seite, den wünschenswerthen Erfolg nicht gehabt. (Vergl. im übrigen unsere Notiz über Weltzeit und Ortszeit in Nr. 5 S. 41 d. Ztg.).

Die mit der Festsetzung eines Anfangsmeridians im nahen Zusammenhange stehende Frage der Weltzeit hat bekanntlich seit der Einführung der Eisenbahnen und des elektrischen Telegraphen eine stets zunehmende Bedeutung gewonnen. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um drei Möglichkeiten, nämlich um Nationalzeiten, Regionalzeiten und um die eigentliche Weltzeit.

Nationalzeiten sind seit etwa vierzig Jahren in einer Reihe von Staaten zunächst als Eisenbahnzeiten eingeführt, und fast

überall hat man zu Gunsten derselben die Ortszeiten bald aufgegeben. Die Gegner der Nationalzeit bezeichnen allerdings im Interesse der Wissenschaft und der wissenschaftlichen Praxis ein Aufgeben der Ortszeit behufs Einführung einer Normalzeit als nicht wünschenswerth, insofern letztere nicht die reine Weltzeit sei; auch ist es ferner zweifellos, dass bei dem Gebrauche von Nationalzeiten die Uebelstände, deren Beseitigung durch dieselben angestrebt wird, in dem internationalen Verkehr bestehen bleiben.

Einen hervorragenden Erfolg haben dagegen in Amerika die Regionalzeiten errungen, deren Einführung mit besonderem Nachdrucke von Landford Fleming betrieben worden ist. Nach dem System des letzteren würden auf der ganzen Erde, bei völligem Aufgeben der Ortszeit, Minuten und Sekunden stets übereinstimmen und nur die Stunden der Normalzeit in benachbarten Stundenstreifen um je eine Stunde verschieden sein. Auch in Schweden ist die Regionalzeit zur Anwendung gelangt. Es mag aber darauf hingewiesen werden, dass der Einführung solcher Zeitstreifen bei den verwickelten politischen Grenzen der Staaten Europas manche Schwierigkeiten entgegenstehen würden.

Die Anhänger der reinen Weltzeit betrachten National- und Regionalzeit als ein Stückwerk, durch welches das eigentliche in Frage kommende Uebel nicht behoben wird. Freilich besteht eine Einigkeit in betreff des Systems auch bei ihnen nicht. Insbesondere herrschen Zweifel darüber, ob der Welttag mit dem bürgerlichen Tage von Greenwich zur mittleren Mitternacht daselbst oder wie der astronomische Tag zum mittleren Mittag von Greenwich beginnen soll, wobei jede dieser beiden Einrichtungen ihre Vorzüge und Nachtheile haben würde

Der Herr Verfasser kommt am Schlusse seiner Betrachtungen zu dem Ergebnisse, dass die Vereinheitlichung der Zeit für diejenigen Zwecke, für welche sie angezeigt ist, am besten durch die Weltzeit herbeigeführt werden könnte, und er bedauert, dass eine bezügliche Einigung bisher nicht erzielt ist. Andererseits freilich erkennt er auch an, dass der gegen die Weltzeit erhobene Widerspruch der Verkehrsanstalten nicht ganz unbegründet sei.

Weiterhin wird dann noch die Ausdehnung der dezimalen Theilung auf die Winkel und die Zeit kurz erörtert, über welche Frage auch in den vorerwähnten Versammlungen von Rom und Washington Beschlüsse gefasst sind.

Der vorstehend angedeutete Inhalt der Abhandlung wird erkennen lassen, dass dieselbe auf das Interesse unserer Leser um so mehr Anspruch erheben darf, als die Vertreter des Eisenbahnwesens sich in ganz besonderem Maasse für berufen erachten müssen, bei der Entscheidung über die in Rede stehenden wichtigen Fragen mitzuwirken. K—e.

Verschiedenes.

Tunnel unter dem Quirinal.

Unter den Arbeiten für die Regelung der Verkehrsverhältnisse in Rom befindet sich auch eine Durchbohrung des alten Mons Quirinalis, welche in gerader Verlängerung der Strasse Due Macelli unter den Gärten des Quirinals durchziehend in die Via Milano einmünden soll. Die Tunnellänge würde 340 m betragen; dazu sollen noch die Zuführungsstrassen zu der einen Tunnelöffnung von der Via del Tritone mit 119 und zur anderen Mündung von der Via Nazionale aus mit 132 m kommen; die Breite ist auf durchweg 16 m veranschlagt. Das Unternehmen würde etwa 4 Millionen Lire kosten.

Neuer Militär-Brückenbau System Pfund.

Mit Bezug auf die Schwierigkeit und die Unzuträglichkeiten bei dem beschleunigten Bau von Brücken zu militärischem Zweck schreibt die „Gazzetta Ticinese“: Die Frage eines schnellen Brückenbaues ist neuerdings durch einen Schweizer Offizier, den Ingenieurmajor Pfund, gelöst worden, welcher eine Vorrichtung erdacht hat, die dem Bau von Brücken eine ungewöhnliche Schnelligkeit und bemerkenswerthe Einfachheit verleiht. Diese Vorrichtung ist eigentlich nur ein Bock mit gegliederten Beinen, befestigt an dem äussersten Ende der darauf ruhenden Brückenbalken; mit dem Vorrücken der letzteren rückt auch der Bock vor, dessen Beine durch bedienende Mannschaften je nach der Wassertiefe verlängert oder verkürzt werden. Ist der Längsbalken in richtiger Lage gestreckt, so rückt mit dem nächsten ein zweiter Bock vor, und so wird gewechselt. Hiermit wird eine Untersuchung der Wassertiefe und die Verwendung von Kähnen und Pontons unnöthig, und die Vorrichtung gestattet den Bau ab- oder aufsteigender Brückenbahnen wie den einer waagerechten, ist auch, weil sie wenig Raum beansprucht, leicht überallhin mitzuführen. Die Firma Schneider & Comp. zu Creuzot hat sich das Patent dieser Vorrichtung für Frankreich und verschiedene andere Staaten gesichert, während die Eisenwerke von Kaiserslautern dasselbe für das Deutsche Reich erworben haben, weil die Vorrichtung einen Fortschritt im Bau von Feldbrücken bedeutet. (Bei dem gelegentlichen Brückenschlag durch Pioniere können die erwähnten Böcke gute Dienste leisten; zweifellos wird die Leitung des Deutschen Eisenbahnregiments feststellen, in welchem Maasse die vorerwähnte Einrichtung für den Bau von Eisenbahnen im Felde verwendbar gemacht werden kann. D. Red.) St.

Die neue Centralbahn in Glasgow.

Wie verlautet, steht der Bau einer schon seit einiger Zeit geplanten Bahn in Glasgow bevor, welche grossentheils in derselben Richtung wie der Clyde sich erstreckend den östlichen und den westlichen Stadttheil mit einander verbinden soll. Von der, im ganzen etwa 11,3 km langen Strecke sollen fast 10 km unterirdisch geführt werden. Dieselbe beginnt bei einem nördlich vom Clyde befindlichen Punkte der Caledonianbahn. Die Kosten der neuen Bahn sind auf etwa 23 Millionen Mark veranschlagt.

Vom Panamakanal.

Im Widerspruch mit der kürzlich gemeldeten Entscheidung des Seinetribunals, welche die Panamagesellschaft für eine Civilgesellschaft erklärte, hat das Handelsgericht beschlossen, dass sie eine Handelsgesellschaft sei. Der Appellhof muss die Frage endgültig entscheiden.

Nach neueren Nachrichten aus Panama sollen Tausende von Arbeitern die Meerenge verlassen haben und die Arbeiten an den Kanalbauten fast gänzlich eingestellt sein. Es wird nur das Nöthigste gethan, um zu vermeiden, dass die Panamakanal-Gesellschaft der ihr gewährten Konzession verlustig geht. Unordnungen herrschen nicht vor, aber das Geschäft stockt.

Aus Washington wird schliesslich noch gemeldet, dass drei Mitglieder des Repräsentantenhaus-Ausschusses für auswärtige Angelegenheiten einen Minderheitsbericht gegen die Annahme der bekannten Resolution des Senats, welche gegen die Französische Kontrole des Panamakanals protestirt, überreicht haben. Dieselben erklären, dass der Protest unpolitisch sein würde, weil er gegen eine Schwesterrepublik gerichtet sei, und dass die Resolution die Monroelehre falsch auslege und die Vereinigten Staaten zwingen würde, eine unhaltbare Stellung einzunehmen.

Todtenschau.

Regierungs- und Baurath de Nerée †.

Der „Deutschen Bauzeitung“ entnehmen wir folgenden ehrenvollen Nachruf:

Am 23. Februar starb der Regierungs- und Baurath de Nerée, Vertreter des Direktors des Betriebsamtes zu Trier, im Alter von 52 Jahren nach langen und schweren, mit ungewöhnlicher Geduld getragenen Leiden. Der Verstorbene war in weiten Eisenbahn-Fachkreisen als einer der tüchtigsten Betriebstechniker bekannt, der nicht nur allen Neuerungen, welche zur Erhöhung der Betriebssicherheit beizutragen geeignet sind, das regste Interesse entgegenbrachte, sondern sich durch eigenste, unmittelbarste Thätigkeit an der Vermehrung, Vervollkommnung und Verbesserung betriebssichernder Konstruktionen aufs Eifrigste betheiligte.

Die seinen Namen tragende Drahtzugschranke gehörte s. Z. zu den besten ihrer Art und fand (infolgedessen) rasch die weiteste Verbreitung innerhalb und ausserhalb Deutschlands. Ausserdem aber sind viele andere Konstruktionen auf dem Gebiete der Weichen- und Signalsicherung auf seine unmittelbare Einwirkung oder Anregung zurückzuführen; der Verstorbene stand dieserhalb mit der bekannten Signalbauanstalt von Max Jüdel & Co. in Braunschweig bis zuletzt in eifrigstem Verkehr.

Seine Baumeisterzeit verbrachte er vorzugsweise in seiner Heimath Westfalen bei Bauten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn; darauf war er bis zum Jahre 1872 als Betriebsdirektor der Märkisch-Posener Bahn thätig und wirkte, nach dem in diesem Jahre erfolgten Eintritt in den Staatseisenbahndienst, bis zu seinem Tode in verschiedenen Stellungen zu Saarbrücken und Trier. Bis vor zwei Jahren erfreute er sich vollster Gesundheit und seltener Jugendfrische; da machte sich plötzlich ein tückisches Krebsleiden bemerklich, welches den starken Körper, trotz einer gelungenen Operation, allzu rasch zu Fall brachte.

Der Verblichene besass einen köstlichen, oft derben Humor, der ihn selbst in aller Noth des Kranken- und Sterbelagers nicht verliess und erfreute sich wegen seiner Offenheit und Biederkeit in allen seinen Bekanntenkreisen grosser Beliebtheit. Besonders warm fühlte er für alle Fragen, welche mit der Hebung der Stellung der Technik und ihrer Angehörigen in Staat, Provinz, Gemeinde und Gesellschaft zusammenhängen und seine feste kollegialische Treue musste Jeden, der das Glück hatte, ihm näher zu treten, erwärmen und zur Nacheiferung anspornen.

Er ruhe in Frieden!

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 15 April 1889 ab wird die Entfernung zwischen Gross-Moyeuvre und Trier r. Mosel im Nachtrage VI des Tarifheftes I für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vom 1. Januar 1887 von 84 auf 93 berichtigt.

Köln, den 27. Februar 1889. (585)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

---

2 Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der zufolge Schneeverwehung am 22. Februar l. J. eingestellte Verkehr auf den Linien der im Betriebe der Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft stehenden Kolomeaer Lokalbahnen wurde am 28. Februar l. J. wieder aufgenommen.

Lemberg, am 28. Februar 1889. (586)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. In der Strecke Hatna - Kimpolung der im Betriebe der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Bukowinaer Lokalbahnen wurde der am 25. Februar l. J. wegen Schneeverwehungen eingestellte Gesammtverkehr am 28. Februar l. J. wieder aufgenommen.

Lemberg, am 28. Februar 1889. (587)
Die Betriebsdirektion.

Mecklenburgische Südbahn. Am heutigen Tage ist der Betrieb auf der gesammten Strecke wieder aufgenommen.

Berlin, den 28. Februar 1889. (588)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.

Die in Nr. 14 der Vereinszeitung mitgetheilte Störung des regelmässigen Güterzugbetriebes hat infolge wiederholter Unterbrechung durch starken Schneefall bis zum 25. Februar gedauert.

Magdeburg, den 28. Februar 1889. (589)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Der wegen Schneeverwehung eingestellte Gesammtverkehr auf der im Betriebe der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) wird vom 1. März d. J. auf der ganzen Strecke wieder aufgenommen werden.

Lemberg, am 28. Februar 1889. (590)
Die Betriebsdirektion.

Die unterm 23. Februar d. J. (Bekanntmachung in der Vereinszeitung Nr. 16) mitgetheilte Betriebsstörung der diesseitigen Strecken ist seit dem 3. d. Mts. wieder gehoben.

Blankenburg Harz, den 4. März 1889.
Die Direktion (591)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

---

3. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Prignitzer Eisenbahn. Der regelmässige Betrieb war vom 23. bis 26. d. Mts. infolge Schneeverwehungen unterbrochen.

Berlin, den 28. Februar 1889. (592)
Betriebsverwaltung.

Der am 6. Januar l. J. wegen Eisstauung in der Donau eingestellt gewesene Trajektverkehr zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der Kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde am 11. Februar l. J. eröffnet, musste aber am 14. Februar wegen neuerlichen Eisganges wieder eingestellt werden.

Budapest, am 26. Februar 1889. (593)
Die Direktion
der K. Ung. Staatsbahnen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der am 18. Februar l. J. in der Strecke Aussee - Obertraun (Linie Attnang-Steinach - Irding) eingestellte Verkehr wurde am 22. Februar l. J., und der am 19. Februar l. J. in der Strecke Jaslo-Neuzagorz eingestellte Verkehr wurde am 20. Februar l. J. wieder aufgenommen.

Am 20. Februar l. J. wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr in der Strecke Dolina-Wygoda (K. K. St. B. nordöstliche Linien) und am 23. Februar l. J. aus gleicher Ursache der Gesammtverkehr in der Strecke Jaslo-Sanok bis auf weiteres eingestellt.

Ferner war der Gesammtverkehr wegen Schneeverwehung in der Strecke Czortkow - Husiatyn vom 20. bis zum 22. Februar l. J. und in den Strecken Lemberg-Stry, Lemberg-Lawoczne, Stry-Stanislau, Chyrow - Stry und Zagorz-Mezö-Laborcz (K. K. St. B. nordöstliche Linien) vom 22 bis zum 24 Februar l. J. eingestellt.

Wien, am 27. Februar 1889. (594)

Wegen Schneeverwehung war der Betrieb auf der Strecke Sternberg-Karow vom 23. bis 26. Februar cr. eingestellt.

Wismar, den 3. März 1889. (595)
Betriebsverwaltung
der Wismar-Rostocker Eisenbahn.

---

4. Güterverkehr.

Güterverkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits. Am 10. März d. J. treten in den obenbezeichneten Verkehren zwischen der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn einerseits und den Stationen Anclam, Angermünde, Demmin, Eberswalde, Frankfurt a/O., Greifswald, Löwenberg i. d. M., Neustrelitz, Pasewalk, Stargard i/Meckl., Stralsund, Strelitz und Templin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, bezw. der Station Oppeln des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft

Magdeburg, den 25. Februar 1889. (596)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Die im Mitteldeutschen Verbandstarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil II, vom 1. März d. J. enthaltenen Frachtsätze zwischen Aschaffenburg (H. L. B.) und den Stationen Gera, Görlitz. Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau der Preussischen Staatsbahnen kommen vom gleichen Tage ab auch für den Verkehr zwischen Aschaffenburg (Bayer. St. B.) und den Stationen Gera, Görlitz, Leipzig (Bayer. und Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn zur Anwendung.

Dresden, am 27. Februar 1889. (597)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II Heft 1. Am 5 März d. J. kommen mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1889, für Eisenschlacken und Eisenerze bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen im Ausnahmetarif 18 H des Theil II Heft 1 direkte Frachtsätze von Olbersdorf M. S. C. B. nach Oberschlesischen Hochofenstationen zur Einführung, welche auf den betreffenden Stationen zu erfragen sind.

Breslau, den 27. Februar 1889. (598)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch - Norddeutscher, Norddeutsch-Serbischer und Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. In den vorbezeichneten Verbandsverkehren tritt mit sofortiger Gültigkeit nachstehende Zusatzbestimmung zu § 50 des Betriebsreglements in Kraft:

„Im Verkehr nach Hamburg B und Hamburg H müssen die Frachtbriefe über Wagenladungen seitens der Versender in doppelter Ausfertigung mitgegeben werden. Die eine dieser beiden Ausfertigungen ist mit ‚Duplikat' zu bezeichnen und muss sämmtliche Angaben des Original - Frachtbriefes (auch die Frachteintragungen) wörtlich enthalten."

Breslau, den 8. Februar 1889. (599)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr der K. Württembergischen Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit wird der im inneren Württembergischen Verkehr bestehende Ausnahmetarif Nr. 10 (für Cement und Kalk) auf die Stationen der Strecke Bietigheim - Backnang - Sulzdorf ausgedehnt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, sowie das Tarif- und Reklamationsbüreau der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf Verlangen nähere Auskunft.

Stuttgart, den 27. Februar 1889 (600)
Generaldirektion der K. Württb. Staatseisenbahnen.
F. d. Pr.: Wrede.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands - Verkehr. Der mit Bekanntmachung vom 17. Januar d. J. angekündigte, vom 1. März d. J. ab gültige neue Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist durch die betheiligten Stationen zum Preise von 1 60 *M.* für das Stück käuflich zu beziehen.

Dresden, am 28. Februar 1889. (601)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Am 20. März d. J. gelangt für die Beförderung von Erzen in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen von Stockheim nach Zwickau ein Frachtsatz von 0,44 *M.* für 100 kg (Ausnahmetarif 7 a) zur Einführung.

Dresden, am 28. Februar 1889. (602)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. I.

Beiblatt zu Nr. 18 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 6. März 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Saarkohlen-Verkehr nach Südbayern. Die Transportbestimmungen auf Seite 2 des Ausnahmetarifs Nr. 11 vom 15. November 1888 für den vorbenannten Verkehr sind am Schlusse durch folgenden Zusatz zu ergänzen:

„4. Im übrigen sind die allgemeinen Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I — sowie die Lokaltarife der Endbahnen massgebend."

Köln, den 1. März 1889. (603)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Nassau - Bayerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. wird die Station Wörth a. M. im Verkehr mit Hanau, Höchst, Limburg und Wiesbaden in die Ausnahmetarife Nr. 2 (rohe Steine) und Nr. 3 (Steine des Spezialtarifs III) einbezogen. (604)

Frankfurt a/M., den 28. Februar 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. März d. J. treten für den Verkehr der Badischen Stationen Mengen, Mühlacker und Sigmaringen einerseits und den im Heft 7 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs enthaltenen Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits für Holz (wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III aufgeführt), Holzsägespähne und Holzsägemehl unverpackt, Holzwolle, Torf, Torfstreu und Torfkohle ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Die Verbandsstationen geben nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 28. Februar 1889. (605)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. April gelangt zum Tarif für den Donau-Umschlagsverkehr nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland via Wien Donau-Uferbahnhof vom 15. Juli 1887 der II. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält u. a. anderweite Bestimmungen bezüglich der Bedeckung der Güter und der Anwendung des Tarifs, anderweite ermässigte sowie neue Frachtsätze für den Ausnahmetarif für Zucker, ermässigte Frachtsätze für Hamburg B und Aufnahme der Station Vetschau des Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif für Eisen und landwirthschaftliche Maschinen.

Der Nachtrag ist von den Verbandstationen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 26. Februar 1889. (606)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 19. September bezw. 20. Oktober v. J. wird hierdurch mitgetheilt, dass der zweite Absatz unter Position II Seite 5 des Nachtrags II vom 1. November 1888 zum Tariftheil II Heft II vom 1. Juli 1887 wie folgt zu lauten hat:

„Die in dem Tariftheil II, Heft II, auf Seite 64 und 65 bezw. 72—78 enthaltenen Kürzungstabellen A und B sind von dem genannten Tage ab nicht mehr in Anwendung zu bringen."

Köln, den 1. März 1889. (607)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Anhang zum Breslau-Sächsischen Verband, Gütertarif Theil II (Einführung eines Nachtrages II.) Mit 15. März 1889 tritt zum rubrizirten Anhange ein Nachtrag II in Wirksamkeit. Derselbe enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Bahnlinien Arnsdorf einschiesslich -Dresden - Chemnitz ausschliesslich, Nossen-Freiberg-Moldau, Flöha - Olbernhau und -Reitzenhain, Flöha - Weipert, Dresden - Weinböhla und Dresden - Coswig - Rosswein-Niederwiesa;
2. Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrages I. Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direktion eingesehen und durch dieselbe bezogen werden.

Wien, den 2. März 1889. (608)
Die Direktion
der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Elbeumschlagsverkehr. Einführung der Nachträge IV zu den Elbeumschlagstarifen Galizien - Laube, Galizien - Dresden Elbkai und Galizien - Aussig - Landungsplatz. Mit 15. März 1889 treten die Nachträge IV zu den Elbeumschlagstarifen Galizien - Laube respektive Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Galizien-Dresden Elbkai und Galizien-Aussig-Landungsplatz in Kraft. Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen die Bestimmung der Anwendung der bei einem Kourse 100 fl. = 166 *M.* vorgesehenen Frachtsätze. Ferner erscheint im Nachtrage IV zum Elbeumschlagstarife Galizien-Laube die Station Schönpriesen-Umschlag der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft aufgenommen. Exemplare dieser Nachträge liegen bei den betheiligten Stationen zur Einsicht, bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Bezuge bereit.

Wien, den 2. März 1889. (609)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Verlegung des Zeitspunktes der Aufhebung des Ausnahmetarifes VII für Petroleum roh. Der im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums Nr. 17 ex 1889 Seite 376 kundgemachte Zeitpunkt für die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes VII (für Petroleum roh usw.) wird vom 10. auf den 20. März 1889 verlegt.

Wien, am 27. Februar 1889. (610)
K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen, zugleich namens
der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Einführung des Nachtrags III Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag. Mit 15. März a. c. tritt zum Tarife Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag der Nachtrag III und zwar an Stelle des im Verordnungsblatte Nr. 14 vom 31. Januar angekündigten neuen Tarifes für Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen für die Ausnahmetarife, gültig im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Wien, am 28. Februar 1889. (611)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederl. Centralbahn. Zu unserm vom 1. Januar 1888 ab gültigen Lokaltarife für die Beförderung von Bestell-, Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist am 1. März cr. der I. Nachtrag in Kraft getreten.

Unsere Station Elburg-Epe trägt in Zukunft den Namen Elburg-Oldebroek.

Utrecht, 2. März 1889. (612)
Der Generaldirektor.

5. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung der Ausführung der elektrischen Beleuchtung des provisorischen Güterbahnhofs Erfurt, Termin 26. März 1889, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs - Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Bedingungen, Zeichnungen und Angebotsformulare können gegen postfreie Einsendung von

2,35 *M.* vom unterzeichneten Büreau bezogen werden. Dieselben liegen daselbst auch während der Geschäftsstunden zur kostenfreien Einsicht aus.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der elektrischen Beleuchtung des provisorischen Güterbahnhofs Erfurt" bis zum obengenannten Termine an das unterzeichnete Büreau portofrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 26. Februar 1889. (613)
Maschinentechnisches Büreau.

Verdingung einer gusseisernen Rohrleitung. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung soll eine gusseiserne Rohrleitung für die Nebenwerkstatt in Glogau beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1,50 *M.* in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Rohrleitung" zu dem auf Sonnabend, den 16. März 1889, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 28. Februaar 1889. (614)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung von Werkzeugmaschinen und Geräthen. Die Lieferung von 1 Räderdrehbank, 1 Hobelmaschine, 1 doppelten Bohrmaschine, 1 Schmirgelschleifmaschine, 1 Bandsägemaschine und 1 Rootsgebläse soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 25. d. Mts, Vorm. 11 Uhr. Bedingungen und Offertenformulare können gegen postfreie Einsendung von 60 ₰ von der Unterzeichneten bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach Eröffnungstermin.

Altona, den 4 März 1889. (615)
Betriebsdirektion
der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Umbau von Bahnhof Bremen. Verdingung der Lieferung der Möbel für die Wartesäle des neuen Empfangsgebäudes.

Termin: Dienstag, den 19. März 1889, Vormittags 10 Uhr im Bureau für den Bahnhofsumbau, woselbst die Verdingungsunterlagen einzusehen, bezw. gegen Einsendung von 2 *M.* zu haben sind.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bremen, den 3. März 1889. (616)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in Tilburg und in Zwolle vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in vierzehn Loosen zu vergeben.

Diese Materialien liegen in Tilburg und in Zwolle zur Besichtigung vom 18. Februar bis zum 11. März d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Tilburg und in Zwolle.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 11. März d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 25. März d. J. an ihre Offerten gebunden.

Der Generaldirektor. (617)

Verkauf der Nebenprodukte und Altmaterialien der Gasanstalten zu Witten, Hagen, Steele und Lennep. Angebotstermin am 22. März d. J., Vormittags 11 Uhr in dem maschinentechnischen Büreau hier. Bedingungen nebst Massenverzeichniss können von Kanzleirath Peltz hier gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ angefordert werden.

Elberfeld, 1./3. 89. (618)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Kreis - Altenaer Schmalspurbahnen. Bei diesseitiger Verwaltung ist die Stelle eines Bahn-Kontroleurs baldigst zu besetzen.

Nur durchaus geeignete, in allen Zweigen des Eisenbahn-Betriebsdienstes erfahrene Beamte wollen sich unter Beifügung eines Lebenslaufs und von Zeugnissabschriften mit Angabe der Gehaltsansprüche bei unserem technischen Mitgliede, Eisenbahn-Betriebsdirektor Schönfeld in Lippstadt, melden.

Lüdenscheid, den 3. März 1889. (619)
Die Direktion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 19. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. März 1889.

Inhalt:

Der Personentarif der Eisenbahnen.

Schon vor fast zwei Dezennien wurde bekanntlich durch J. Perrot in Deutschland eine grundsätzliche Aenderung der Personentaxen angeregt und erst ein zwei-, dann gar ein einstufiger Tarif, gleich dem Penny-Porto der Post, als letztes Ziel einer nothwendigen Reform bezeichnet, wovon man eine bedeutende Erhöhung der Frequenz und bessere Ausnutzung der Wagen erwartete. Aehnliche Ideen wurden in Frankreich durch Margfoi, in England durch Galt u. a. angeregt. Ein Versuch zur Ausführung dieser Ideen ist unseres Wissens nirgends gemacht worden; hatte doch die im Jahre 1866 erfolgte und 1871 wieder beseitigte Erniedrigung der Belgischen Personentarife durch Einführung eines Differentialtarifes mit abnehmenden Sätzen für weitere Entfernungen im internen Verkehre ein sehr ungünstiges Ergebniss geliefert, ein Vorgang, der anderen Verwaltungen keine Anlockung zur Vornahme tief eingreifender Aenderungen bieten konnte.

In der letzten Zeit kehren nun ähnliche Reformideen wieder und nehmen in den Vorschlägen des Dr. Engel in Berlin einen erneuten Anlauf zur Beseitigung des bestehenden Tarifsystems.

Unseres Ermessens lassen sich diese hochwichtigen Fragen nur auf Grund der wirthschaftlichen und sozialen Verhältnisse, welche den Personenverkehr erzeugen und beleben, in einer einigermaassen verlässigen Weise beantworten.

Man glaubt den Reiseverkehr in eine Linie mit dem Nachrichtenverkehr stellen und annehmen zu dürfen, dass das Reisen durch niedrige Gebühren in gleicher Weise zunehmen werde, wie die Benutzung von Post und Telegraph.

Darin liegt aber eine fundamentale Täuschung. Wie Verfasser schon an einem anderen Orte[1]) angedeutet hat, wird bei Post und Telegraph der Zweck der Mittheilung, für welche bei einer grossen Anzahl von Menschen ein fast tägliches Bedürfniss besteht, durch Absendung des Briefes oder Telegramms vollkommen erreicht und je wohlfeiler die Taxe für Briefe usw. werden kann, desto allgemeiner und häufiger wird den breitesten Schichten des Volkes die Befriedigung des so wichtigen Nachrichtenverkehrs möglich.

Deshalb hat auch Rowland Hill's Penny - Portoreform nach verhältnissmässig kurzer Uebergangszeit wirklich zu einer Vermehrung der Einnahme geführt, welche den anfangs entstandenen Ausfall reichlich wieder gedeckt hat.

Ganz anders verhält es sich mit der Benutzung der Eisenbahn. Hier ist es mit der Billettaxe nicht abgethan, sondern der Reisende hat auch noch die Uebernachtung oder doch Zehrung am fremden Orte zu bestreiten, verliert seine gute Arbeitszeit im Bahnwagen und hat immer noch verschiedene Unbequemlichkeiten, namentlich im Winter, mit in Kauf zu nehmen.

Diese Nachtheile lassen sich auch bei niedrigster Bahntaxe nicht beseitigen und wo die persönliche Unterredung oder Besichtigung vermieden werden kann, wird auch der Bemittelte trotz aller Ermässigungen, ja selbst der beneidete Besitzer einer Freikarte, für seinen Nachrichtenverkehr zu den weitaus ökono-

---

[1]) Vergl. Jaeger, die Eisenbahnkunde § 40 Anm. 1 S. 129. München und Leipzig 1887.

mischeren Hilfsmitteln der Post, des Telegraphen und Telephons greifen.

Entzieht sich sohin die häufigste Art des Verkehres zwischen ortsentfernten Menschen der Bahnanstalt, so fallen ihr regelmässig nur die weit selteneren Ortsveränderungen zu, welche aus der Nothwendigkeit oder Nützlichkeit eines persönlichen Erscheinens am fremden Orte entspringen, dann die Vergnügungsreisen, welche an und für sich schon einen Ueberfluss voraussetzen.

In diesen Fällen ist das an fremden Orten zu verrichtende Geschäft so unumgänglich oder doch so wichtig, oder das dort gesuchte Vergnügen so verlockend, dass die Reisekosten, wenn sie nicht ganz unverhältnissmässig sind, weder die eine noch die andere Reise verhindern. In diesem Verhältnisse befinden sich aber eine ganze Masse von Menschen in dem s. g. Nahverkehre. Die Arbeiter, die Marktbesucher, die Sonntags- und Sommerausflügler einer grossen Stadt in einem gewissen Rayon um dieselbe werden bei mässigen Taxen einen wirklichen Massenverkehr erzeugen. Hier schliesst sich die Eisenbahn in ihren Zwecken zunächst der städtischen Trambahn an, welche um die niedrigsten Taxen die Leute zur Arbeit, zur Wohnung, zum Vergnügen hin- und wieder zurückführt. Solche Reisen bedingen nie grosse Nebenkosten, stellen vielmehr häufig eine Ersparung an Miethzins, Kleidung, an Zeit und Arbeitskraft dar, oder gewähren doch verhältnissmässig wohlfeile Erholung in frischer Luft, benachbarten Bädern usw., wodurch sogar grössere Reisen erspart werden können. Deshalb hat auch die Trambahn wenigstens in grossen Städten und auf den besseren Routen einen fast regelmässigen Massenverkehr und ihre Wagen und Plätze sind um das Mehrfache besser ausgenutzt, als diejenigen der weiterführenden Eisenbahn, welche Aehnliches meistens nur auf kurze Strecken und auch da gewöhnlich nur an Sonn- und Feiertagen des Sommers erlebt. Hier allein ist auch von einer grösstmöglichen Niedrigkeit der Taxe, grosser Bequemlichkeit in Expedition und Fahrzeiten eine ähnliche Steigerung in Einnahme und Ausnutzung der Wagen zu erwarten. Hier allein findet sich ein Analogon für den Wagenladungs- und Massenverkehr der Güter. Wie diese mit Erniedrigung des Transportpreises auf weitere Märkte dringen und ihre Transportmenge sonach geometrisch zunimmt, so gilt dies ähnlich von der Zunahme des Personenverkehres in dem Rayon, in welchem keine weiteren Kosten von Belang zu den Fahrkosten hinzutreten. Ueber diesen Kreis hinaus wird aber die Ermässigung, je weiter die Reise geht, immer geringer wirken, weil der Grosszahl der Menschen die Aufwendung der entstehenden weiteren Kosten unmöglich bleiben oder doch nicht zweckentsprechend erscheinen wird.

In jenem Rayon des Nahverkehres wird die Eisenbahn natürlich leichter auf ihre Selbstkosten kommen als auswärts, da Anlagekapital, Zugkraft, Personal und Fahrzeuge dort eine weit bessere Ausnutzung erfahren, ähnlich wie bei der Pferdebahn, auf welcher sogar viele keinen Gewinn bringende Reisen aus Hang zur Bequemlichkeit oder aus Vergnügungssucht, um z. B. schneller in einem Bier- oder sonstigen Vergnügungslokale anzulangen, unternommen werden.

Weil nun die Eisenbahn in den Grenzen des Nahverkehres, also vielleicht auf die ersten 20—25 km wenigstens zu gewissen Zeiten auf einen Massenverkehr und geringere Selbstkosten rechnen kann, so wird es sich rechtfertigen, in dieser Beschränkung die Taxen so mässig wie möglich zu gestalten, namentlich durch Erleichterung der Rückfahrt mit günstigen Retourbillets, und hier nur um ein Geringes mehr zu verlangen als die Selbstkosten. Dabei wäre ein Individualisiren der einzelnen Strecken bezw. Verkehrstendenzen keineswegs ausgeschlossen und z. B. nicht ungerechtfertigt, eine Sommerausflugsstrecke im Winter, wo neben der geringeren Frequenz noch die Kosten der Heizung zu berücksichtigen sind, höher zu tarifiren als im Sommer.

Ganz anders steht die Sache beim Fernverkehre, bei welchem der Ausdehnung der Reisen, sohin der besseren Ausnutzung des Wagenparkes und Erniedrigung der Selbstkosten eine wirthschaftliche Grenze gezogen ist, welche trotz niedrigsten Tarifes nicht überbrückt werden kann. Der abfallende Staffeltarif der Belgischen Bahnen hat daher einen namhaften Ausfall ergeben müssen, weil er nur eine Begünstigung der auch unter höheren Tarifen verkehrenden, bemittelten Passagiere war, den Verkehr sohin nur unwesentlich vermehrte, die Einnahme aber ganz bedeutend verringerte.

Alle ernsthaften Staatsökonomen sind aber darin einig, dass die Bahnanstalt mindestens auf Erstattung ihrer Selbstkosten zu halten hat, so lange sie das Baukapital noch zu verzinsen und zu tilgen hat.

Von diesem Gesichtspunkte und von der Thatsache ausgehend, dass weitere Reisen wegen der erklecklichen Nebenkosten nur verhältnissmässig bemittelten Leuten möglich sind, wird man — wenn es auch anfangs paradox erscheint — folgerichtig zu der Annahme kommen müssen, dass weit eher ein mit der Entfernung allmählich erfolgendes Anwachsen des Personentarifes den wirklichen Verhältnissen entsprechen würde, da einerseits die Selbstkosten mit der abnehmenden Wagenausnutzung wachsen, andererseits die Wohlhabenheit des reisenden Publikums zunimmt.

Soll dies auch keineswegs zu dem Vorschlage führen, dass etwa die heute bestehenden Tarife für die weitesten Entfernungen noch erhöht werden sollten[2]) — es liesse sich im Gegentheil hier noch manche Erleichterung z. B. durch Einführung ermässigter Billets für ganze Familien usw. schaffen —, so wäre doch gewiss ein System rationell, in welchem der Nahverkehr thunlichst erleichtert, die Taxen des mittleren Verkehres sich jenem anschliessend aber allmählich bis zu den höheren Taxen des Fernverkehres, anwachsen würden, der etwa mit 2—300 km beginnen könnte. Damit wäre dann auch für den mittleren Verkehr (etwa von 20 oder 25 — 200 oder 300 km) etwas geschehen und wenn man ein besonderes Vergnügen daran hat, könnte dann auch vom Zonentarif gesprochen werden, indem eine erste oder innere, zweite oder mittlere und dritte oder äussere Zone zur Erscheinung kommen würde.

Die Aufgabe der Betriebstechniker wäre es dann, eine Umgehung der Ferntaxen durch Lösung der einzelnen Nahe- oder Mitteltaxen zu verhindern, zu welchem Zwecke insbesondere die verschiedene Dauer der Retourbillets in den verschiedenen Zonen festgehalten werden müsste. Erwägt man, dass z. B. auf den Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1886 die Passagiere I. Kl. durchschnittlich 156 km, II. Kl. 88 und III. Kl. nur 29 km durchfahren haben und dass in dem gleichen Jahre auf eine Prozentzahl von nur 0,56 Passagiere I. Kl., eine solche II. Klasse von 10,07, III. Kl. aber von 86.59 (Militär 2,78) treffen, welch' letztere Grosszahl durchschnittlich wie gesagt nur 29 km zurückgelegt hat, so wird sich ein mässig ansteigender Tarif bei den höheren Entfernungen wohl unschwer begründen lassen, da er nur die selteneren Reisenden der bemittelten Klassen trifft und diesen in den Ermässigungen der mittleren Zone Gelegenheit gegeben werden würde, Proben von vermehrter Reiselust zu geben.

Eine Gestaltung der Zonentarife, wie seitens der Reformer vorgeschlagen, dass z. B. die III. Kl bis 10 km 10 ₰, bis 25 km 25 ₰, bis 50 km 50 ₰, bis zu den Grenzen des Deutschen Reiches nur 1 ℳ zahlen solle, würde naturnothwendig einen riesigen Ausfall verursachen, weil die Zahl der Passagiere wegen der wachsenden Nebenkosten von Zone zu Zone und zwar sehr rasch abnehmen und ihre relative Vermehrung nicht imstande sein würde, bei so minimalen Taxen eine einigermaassen genügende Einnahme zu bezwecken.

Den Ortswechsel der Arbeiterbevölkerung aber etwa hierdurch begünstigen zu wollen, wäre ein höchst gefährliches Spiel, das am meisten den armen Arbeitern selbst zum Verderben ge-

[2]) In Ungarn z. B. wird das ungünstige Erträgniss des Personenverkehrs den gegenüber Cisleithanien um ein Drittheil höheren Taxen zugeschrieben, deren Festhaltung sich allerdings nicht rechtfertigen wird. — Desgleichen ist die vom 1. April 1889 an eintretende durchgreifende Ermässigung der Retourbillets auf den Preussischen Bahnen nur zu begrüssen.

reichen müsste, die von Wahnbildern wie die Auswanderer getrieben ihren letzten Sparpfennig aufwenden würden, um mit Kind und Kegel in der Regel nur Enttäuschungen entgegen zu gehen. Sollten wirklich Arbeiten bei einem grossen Baue, z. B. an Kanälen und Eisenbahnen, oder bei neuen Industrien, oder in der Landwirthschaft nicht durch die aus der Nähe zuströmenden Arbeiter bewältigt werden können, so wird es der Sorge der Regierungen überlassen werden können, fremden Arbeitern durch Taxermässigungen das Aufsuchen jener Arbeitsmärkte zu ermöglichen.

Das Kilometerbilletsystem, wie es in Amerika aufgekommen und auch z. B. bei einigen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen eingeführt worden ist, bedeutet eigentlich nur eine Rabattgewährung bei Abnahme einer gewissen Anzahl von Werthmarken, für welche dann an der Kasse die gewöhnlichen Billets zu lösen sind. In Amerika, ihrer ursprünglichen Heimath, sollen diese Kilometerbillets wegen trübster Erfahrungen wieder beseitigt worden sein.[3])

Auf kleinen Lokalbahnen kann sich das Kilometerbilletsystem wohl um deswillen empfehlen, weil bei der Kürze der Bahn Benutzung wie Kontrole sehr einfach geordnet werden kann und die Ermässigungen auf so kurzen Strecken aus den oben angegebenen Gründen unter günstigen Umständen eine namhafte Verkehrssteigerung hervorrufen können.

Mögen aber die Billets auf Stationen oder auf Kilometer lauten — für das Publikum wird ersteres mit seiner Bestimmtheit immer bequemer bleiben — so werden Ermässigungen doch immer nur insoweit am Platze sein, als man, wie beim Nahverkehre, auf eine Steigerung der Frequenz, auf die Kundschaft des kleinen Mannes rechnen kann, aber dort einer Verschleuderung gleichkommen, wo sich immer nur eine ziemlich gleichbleibende Anzahl Bemittelter bewegen wird.

[3]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenb.-Verwalt. 1887 S. 826.

Ist die Ausnutzung der Personenwagen schon im allgemeinen eine mangelhafte, so steigert sich diese Erscheinung noch bei den besseren Fahrklassen, indem die verschiedenen Abstufungen in Preis und Bequemlichkeit eine höchst ungleiche Vertheilung der Passagiere und eine Vermehrung der todten Last bedingen. Man wird sich daher bald fragen, ob man nicht — abgesehen von der IV. Klasse für Arbeiterdistrikte — für das übrige Publikum füglich nur noch zwei Klassen führen sollte, eine I. mit dem Komfort der heutigen II. und eine II. in der Ausstattung der heutigen III. Klasse. Hiermit hat man in England (Midlandbahn) gute Erfahrungen gemacht und würde man auch bei uns leichter imstande sein, zu weiteren Ermässigungen überzugehen, wenn die bessere Ausnutzung der Wagen eine Erniedrigung der Selbstkosten herbeiführen würde.

So wenig nach Vorstehendem die Ideen der radikal vorgehenden Reformer zu einer Uebertragung ins Praktische einladen, so geben dieselben immerhin einen weiteren Anstoss, das schwierige und für die Menschheit so wichtige Gebiet des Eisenbahn-Personentransportes der wiederholten Untersuchung zu unterziehen und möglichster Verbesserung entgegenzuführen. Aber es dürfen ebensowenig die grossen Schwierigkeiten und die Tragweite jeder Aenderung übersehen werden und wenn das starre Festhalten an dem Personentarife seit den ersten Zeiten des Eisenbahnwesens im Gegensatz zum Gütertarife gerügt wird, so darf daran erinnert werden, dass der Personenverkehr sich zwar unverhältnissmässig schneller den Bahnen zugewendet, der Güterverkehr erst allmählich entwickelt hat, dass aber jener eine Schranke an den wirthschaftlichen und sozialen Verhältnissen hat, während die Güterbewegung einer fast unbegrenzten Ausdehnung fähig ist und sich daher den Tarif gleichsam selbst schafft.

München, im März 1889.

Julius Jaeger.

Eine neue Schnellzuglokomotive.

Die bekannten Lokomotiveningenieure Anatole Mallet in Paris und Adolf Brunner in München haben nach dem Compoundsystem des ersteren eine Schnellzuglokomotive konstruirt, bei welcher die Störungen der bewegten Maschinentheile möglichst vermieden sind. Die etwa 50 t schwere Maschine läuft auf vier Achsen: auf zwei mittleren Triebachsen und auf zwei Endachsen mit Radialführung, und beträgt der Gesammtachsenstand 7,5 m, wovon 3,5 m auf den festen Stand der zwei Triebachsen fallen. Die Lokomotive, welche für eine Fahrgeschwindigkeit von 120 km in der Stunde oder 2 km in der Minute berechnet ist, hat Triebräder von 2 m Durchmesser und diese machen somit bei der angegebenen Geschwindigkeit etwa 320 Umdrehungen in der Minute, während die entsprechende Kolbengeschwindigkeit bei 610 mm Hublänge 390 m beträgt.

Um die störenden Bewegungen der Lokomotive zu vermindern, sind die beiden Dampfcylinder für Hoch- und Niederdruck hinter einander und in den Durchschnitt der vertikalen und horizontalen geometrischen Maschinenachsen gelegt, also sowohl zwischen die Rahmen, als zwischen die beiden Kurbeltriebachsen. Die Kreuzkopfführungen liegen über den beidseitigen Laufachsen und erfolgt die Kraftübertragung auf die Triebachsen durch gegen die Cylinder laufende Triebstangen. Bei dieser Anordnung können die Cylinder mit sehr grossen Durchmessern ausgeführt und also die Zugkraft entsprechend gesteigert werden, während beim normalen Gang der Maschine die ausserhalb der Triebräder angebrachten Kuppelstangen keine Kraft zu übertragen haben, da jeder Cylinder nebst den zugehörigen Maschinentheilen eine selbständige Dampfmaschine mit eigener Triebachse bildet.

Die neue und für aussergewöhnlich grosse Leistung angelegte Schnellzuglokomotive ist mit einem Tender von etwa 15 cbm Vorrathsräumen konstruirt, kann aber auch als Tendermaschine gebaut werden, in welchem Falle anstatt der zwei Laufachsen zwei vierrädrige Drehgestelle vorgesehen sind.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen am 13. Januar d. J. in Betrieb genommene vollspurige Lokalbahn Boba-Jánosháza-Sümeg (25,91 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins hat die Kilometerzeiger Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) und Nr. 112 (Kremsthalbahn) neu, zum Kilometerzeiger Nr. 39 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover) den II., zum Kilometerzeiger Nr. 78 (K. K. priv. Südbahngesellschaft) den V. und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern den XV. Nachtrag ausgegeben. Die bisherigen Kilometerzeiger Nr. 74 (nebst Nachträgen I bis VIII) und Nr. 112 sind hierdurch aufgehoben und aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind zum Verzeichniss Nr. 81 (Ungarische Nordost-Eisenbahn) der I. und zum Verzeichniss Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) der IV. Nachtrag ausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 844 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 997 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 998 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1026 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereinsbahnen, sowie die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend Aufnahme der Skandinavischen Bahnen in den Verkehr auf zusammensetzbare Rundreisehefte (abgesandt am 7. d. Mts.).

Das neue Eisenbahn- und Kanalgesetz in England.

(Fortsetzung aus Nr. 15.)

II. Verkehr.

§ 24. 1. Unbeschadet bereits bestehender Bestimmungen in einem allgemeinen oder besonderen Gesetze ist jede Eisenbahngesellschaft verpflichtet, dem Handelsamte eine anderweite Güterklassifikation und ein anderweites Verzeichniss der nach dem Vorschlage der betreffenden Gesellschaft hierauf anzuwendenden Höchstfrachtsätze und Gebühren vorzulegen und in denselben auch genau anzugeben, welche Stations- und Expeditionsgebühren nach Art und Betrag für jede Klasse und unter welchen Umständen sie zur Erhebung gelangen sollen. Bei der Bestimmung der Stations- und Expeditionsgebühren einer Eisenbahngesellschaft ist lediglich auf die nach vernünftigem Ermessen nothwendigen Kosten derjenigen Leistungen Rücksicht zu nehmen, für welche jene Gebühren erhoben werden, ohne Rücksicht auf die Kosten, welche der Eisenbahngesellschaft durch die zur Ausführung jener Leistung getroffenen Einrichtungen thatsächlich erwachsen sind.

2. Die Güterklassifikation und das Verzeichniss der Höchstfrachtsätze sind innerhalb 6 Monaten nach Erlass dieses Gesetzes oder binnen einer vom Handelsamte in jedem einzelnen Falle zu bewilligenden weiteren Frist zur Vorlage zu bringen und in einer von dem Handelsamte vorzuschreibenden Weise bekannt zu machen.

3. Das Handelsamt hat die Klassifikation und die Höchstfrachtsätze, sowie auch die Einwendungen, welche bei ihm in oder vor der festgesetzten Frist und in der vorgeschriebenen Art und Weise dagegen erhoben werden, zu prüfen und mit der Eisenbahngesellschaft und denjenigen Personen, welche Einwendungen erhoben haben, behufs Ausgleichung etwaiger Meinungsverschiedenheiten in Verbindung zu treten.

4. Wenn das Handelsamt nach Anhörung aller nach seinem Ermessen hierzu berechtigten Parteien mit der Eisenbahngesellschaft über die Klassifikation und die Höchstfrachtsätze zu einer Einigung gelangt, so hat es über die vereinbarte Klassifikation und Höchstfrachtsätze eine vorläufige Verordnung zu entwerfen und hierüber dem Parlament einen Bericht mit den seinerseits für nöthig erachteten Bemerkungen zu erstatten.

5. Hiernach hat das Handelsamt in der thunlichst kürzesten Frist nach Erlass dieser vorläufigen Verordnung — als deren Beantrager die Eisenbahngesellschaft gelten soll — dem Parlament einen Gesetzentwurf, betreffend die Bestätigung der vorläufigen Verordnung, vorzulegen, welche in dem Gesetzentwurf dem Wortlaut nach aufzuführen ist.

6. Falls eine Eisenbahngesellschaft in der hier bestimmten Frist die Vorlage einer Klassifikation nebst Höchstfrachten an das Handelsamt verabsäumt, oder dieselben dem Handelsamte zwar vorgelegt hat, dieses aber, nach Anhörung aller nach seinem Ermessen hierzu berechtigen Parteien mit der Eisenbahngesellschaft über die Klassifikation und Höchstfrachten zu keiner Vereinbarung gelangen kann, so hat das Handelsamt seinerseits diejenige Klassifikation, welche die Eisenbahngesellschaft seiner Ansicht nach anzunehmen hat, sowie ein Verzeichniss der Höchstfrachtsätze und Gebühren, einschliesslich aller für angemessen zu erachtenden Stations- und Expeditionsgebühren festzusetzen und dem Parlamente einen Bericht zu erstatten, in welchem neben den bezüglich der Klassifikation und der Höchstfrachten für nöthig erachteten Bemerkungen diejenigen Punkte hervorzuheben sind, über welche eine Einigung nicht hat erreicht werden können.

7. Nach Beginn der nächsten auf die Vorlage des vorerwähnten Berichts des Handelsamts folgenden Parlamentssession kann die betreffende Eisenbahngesellschaft das Handelsamt ersuchen, dem Parlamente die Frage der von der Eisenbahngesellschaft anzunehmenden Klassifikation und Höchstfrachten zu unterbreiten. Auf diesen Antrag hat das Handelsamt in jedem Falle die seinerseits für annehmbar erachtete Klassifikation nebst Höchstfrachten in eine vorläufige Verordnung aufzunehmen und dem Parlamente einen den Wortlaut der Verordnung enthaltenden Gesetzentwurf zur Genehmigung vorzulegen.

8. Wenn, während ein Gesetzentwurf zur Genehmigung einer derartigen Verordnung des Handelsamtes dem Parlamente vorliegt, ein gegen den Gesetzentwurf oder die darin enthaltene Klassifikation nebst Höchstfrachten gerichteter Antrag eingebracht wird, so ist der Gesetzentwurf, soweit er den Gegenstand des Gegenantrages behandelt, einem besonderen Ausschuss oder, falls beide Häuser des Parlaments es für angezeigt erachten, einem vereinigten Ausschuss beider Häuser zu überweisen. Der Antragsteller hat in derselben Weise, wie bei einem Privatgesetz (private bill), das Recht, vor dem Ausschuss zu erscheinen und seine Einwürfe vorzubringen.

9. Bei Vorbereitung, Durchsicht und Feststellung der Klassifikation und Höchstfrachten kann das Handelsamt nach seinem Ermessen und Gutdünken sachverständige Personen zur Berathung zuziehen und diesen Personen solche Vergütungen gewähren, wie sie von ihm für angemessen erachtet und vom Schatzamte genehmigt werden.

10. Das Gesetz, durch welches eine nach vorstehenden Bestimmungen erlassene Vorverordnung bestätigt wird, ist ein allgemein gültiges öffentliches Gesetz und die Eisenbahngesellschaft ist berechtigt, die in der Vorverordnung aufgeführten, durch ein solches Gesetz genehmigten Frachtsätze und Gebühren nach Inkrafttreten des Gesetzes anzuwenden und zu erheben.

11. Jederzeit nach der auf Grund dieser Bestimmungen erfolgten Bestätigung einer vorläufigen Verordnung kann eine Eisenbahngesellschaft oder eine einzelne Person — jedoch nicht früher als 21 Tage nach Mittheilung an die Eisenbahngesellschaft — in der vorgeschriebenen Weise bei dem Handelsamte eine Aenderung der Klassifikation und der Höchstfrachten durch Zufügung irgend welcher Gegenstände beantragen. Das Handelsamt hat solchen Antrag zu prüfen und darüber zu entscheiden, und nach seinem Ermessen die bezeichneten Gegenstände aufzunehmen und einzuordnen. Jede solche Verfügung des Handelsamtes ist alsbald in der London Gazette zu veröffentlichen. Dieselbe tritt mit dem Tage dieser Veröffentlichung in Kraft.

12. Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung auf Entschädigungen, welche seitens des Generalpostmeisters an eine Eisenbahngesellschaft für die Beförderung von Postsendungen, Briefsäcken oder Packeten auf Grund eines allgemeinen oder besonderen Gesetzes über die Beförderung von Postsendungen oder auf Grund des Postgesetzes von 1882 zu zahlen sind.

13. Ebensowenig finden diese Bestimmungen Anwendung auf Entschädigungen, welche seitens der Militärverwaltung an eine Eisenbahngesellschaft für die Beförderung von Kriegsvorräthen auf Grund des Gesetzes von 1883, betreffend Einführung billiger Züge (Cheap-Train-Act), zu zahlen sind.

§ 25. Da durch § 2 des Eisenbahn- und Kanalgesetzes von 1854 bestimmt ist, dass jede Eisenbahngesellschaft, jede Kanalgesellschaft und jede Eisenbahn- und Kanalgesellschaft für ihren Bereich jede angemessene Erleichterung gewähren soll für die Uebernahme, Weiterbeförderung und Abgabe der Transporte nach und von den verschiedenen, im Eigenthum oder Betriebe solcher Gesellschaften befindlichen Eisenbahnen und Kanälen, sowie für die Rückbeförderung von Wagen, Booten und sonstigen Fahrzeugen; dass auch eine solche Gesellschaft weder irgend welche unberechtigte oder unbillige Vortheile oder Vergünstigungen zu Gunsten einer einzelnen Person oder Gesellschaft, oder für eine einzelne Verkehrsart irgend wie schaffen oder gewähren, noch auch eine einzelne Person oder Gesellschaft, oder eine einzelne Verkehrsart irgend welchen unberechtigten oder unbilligen Nachtheilen oder Erschwernissen unterwerfen soll; dass ferner jede Eisenbahngesellschaft, Kanalgesellschaft und Eisenbahn- und Kanalgesellschaft, welche Eisenbahnstrecken oder Kanäle besitzen oder betreiben, die ein Glied einer durchgehenden Eisenbahn- oder Kanal- oder Eisenbahn- und Kanalverbindung bilden, oder deren Endstation oder Landungsstelle sich neben der Endstation oder Ladungsstelle einer anderen Gesellschaft befindet, jede berechtigte und billige Erleichterung gewähren soll, um den von einer dieser Eisenbahnen oder Kanäle angebrachten Verkehr auf die andere zu übernehmen und weiter zu befördern, und zwar ohne jede unbillige Verzögerung und ohne irgend welche vorerwähnten Vortheile oder Vergünstigungen oder Lasten oder Erschwernisse und so, dass dem Publikum bei Benutzung derartiger Eisenbahnen oder Kanäle oder Eisenbahnen und Kanäle als einheitliche Verkehrslinie kein Hinderniss bereitet wird, und so, dass vielmehr auf den Eisenbahnen und Kanälen der verschiedenen Gesellschaften dem Publikum jede billige Erleichterung in dieser Hinsicht jederzeit gewährt wird;

und da es angezeigt ist, das genannte Gesetz zu erläutern und zu ergänzen, so wird bestimmt, wie folgt:

Nach Maassgabe der hiernach folgenden weiteren Bestimmungen bedeuten und umfassen die zu gewährenden Erleichterungen die seitens einer jeden Eisenbahn- oder Kanal- oder Eisenbahn- und Kanalgesellschaft auf Erfordern einer andern zu bewirkende ordnungsmässige und richtige Uebernahme, Beförderung und Ueberweisung des Durchgangsverkehrs nach und von der Eisenbahn oder dem Kanal an eine andere Gesellschaft gegen Erhebung von Durchgangs- (direkten) Frachten, Wege- oder Ueberfuhrgebühren (trough rates, tolls or fares — alle drei Gebühren bedeuten „Durchgangsfrachten" im Sinne dieses Gesetzes); in gleicher Weise gehört dahin auch die ordnungsmässige und richtige Annahme, Beförderung und Uebergabe des Durchgangsverkehrs zu Durchgangsfrachten auf Erfordern jeder dabei betheiligten Person, welche dieserhalb jedoch keine Klage an die Kommissare richten darf, bevor sie nicht eine Beschwerde an das Handelsamt unter Beachtung der für Beschwerden über unbillige Lasten geltenden Bestimmungen er-

hoben hat, und bevor diese Beschwerde in der hier vorgesehenen Art und Weise der Prüfung unterzogen ist.

Im besonderen ist zu beachten, wie folgt:

1. Die Gesellschaft oder Person, welche eine Verkehrsbeförderung verlangt, hat jeder an der Beförderung betheiligten Gesellschaft den gewünschten Durchgangstarif schriftlich mitzutheilen unter Angabe des Frachtbetrags und des gewünschten Beförderungsweges; eine Gesellschaft hat zugleich die Vertheilung des Durchgangssatzes anzugeben. Der vorgeschlagene Durchgangsfrachtsatz kann für den Wagen oder die Tonne angegeben werden.

2. Jede an der Beförderung betheiligte Gesellschaft hat innerhalb 10 Tagen oder einer von den Kommissaren zeitweilig durch allgemeine Verfügung vorzuschreibenden längeren Frist nach Empfang jener Mittheilung ebenfalls schriftlich der Gesellschaft oder Person, welche die Beförderung verlangt, mitzutheilen, ob sie dem Frachtsatze und dem Beförderungswege zustimmt, wenn dies nicht der Fall, unter Angabe der Gegengründe.

3. Ist nach Ablauf der vorbezeichneten Frist von keiner der betheiligten Gesellschaften ein Einwand erhoben, so erhält der Frachtsatz mit diesem Zeitpunkte Gültigkeit.

4. Ist innerhalb der Frist ein Einwand gegen Frachtsatz oder Beförderungsweg erhoben, so ist die Angelegenheit den Kommissaren zur Entscheidung vorzulegen.

5. Ist ein Einwand gegen die Bewilligung des Frachtsatzes oder gegen den Beförderungsweg erhoben, so haben die Kommissare zu erwägen, ob die Gewährung eines solchen Satzes eine berechtigte und billige Erleichterung im öffentlichen Interesse ist, und ob der gewünschte Beförderungsweg den Verhältnissen entspricht, und danach den Frachtsatz zuzulassen oder zu verweigern oder aber einen anderen, ihnen recht und billig scheinenden Frachtsatz festzusetzen.

6. Falls auf den Antrag einer Person, welche eine Beförderung durchgehender Güter verlangt, ein Durchgangsfrachtsatz von den betheiligten Gesellschaften angenommen, oder von den Kommissaren festgesetzt ist, so erfolgt die Festsetzung der Frachtantheile in Ermangelung einer Verständigung der betheiligten Gesellschaften durch die Kommissare.

7. Richtet sich ein Einwand lediglich gegen die Art der Frachtenvertheilung, so soll der Frachtsatz mit Ablauf der vorgeschriebenen Frist Geltung erhalten, die Entscheidung der Kommissare über die Vertheilung erhält alsdann rückwirkende Kraft. Andern Falles hat die Anwendung des Frachtsatzes bis nach erfolgter Entscheidung zu unterbleiben.

8. Bei Festsetzung der Frachtenvertheilung haben die Kommissare alle in Betracht kommenden Verhältnisse zu berücksichtigen, einschliesslich jeder besonderen Ausgabe, welche die Herstellung, die Unterhaltung oder der Betrieb des betreffenden Bahnweges oder eines Theiles desselben erfordert, sowie jeder besonderen Gebühr, deren Erhebung mit Rücksicht darauf einer Gesellschaft zugestanden ist.

9. Es ist den Kommissaren in keinem Falle gestattet, eine Gesellschaft zur Annahme niedrigerer Streckensätze zu nöthigen, als dieselbe zur Zeit für einen gleichartigen Durchgangsverkehr, bei Benutzung eines anderen Verbindungsweges zwischen denselben Ausgangs- und Endpunkten rechtmässig erhebt.

Sofern eine Eisenbahn- oder eine Kanalgesellschaft eine Dampferverbindung zwischen irgend welchen Städten oder Häfen benutzt, unterhält oder betreibt, oder an einer solchen betheiligt ist, erstrecken sich die Bestimmungen dieses Abschnitts auch auf diese Dampferverbindung und den dadurch vermittelten Verkehr.

Falls eine Gesellschaft nach Empfang einer derartigen vorerwähnten Anmeldung ohne Grund ablehnt oder versäumt, der vorgeschlagenen Durchgangsfracht oder dem Transportweg, oder der Frachtvertheilung zuzustimmen, so können die Kommissare, wenn sie in betreff der beantragten Durchgangsfracht eine Verordnung erlassen haben, der oder den betreffenden Gesellschaften die Zahlung der ihnen angemessen scheinenden Kosten an die Antragsteller aufgeben.

§ 26. Unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen des § 25 sind die Kommissare berechtigt, eine vorgeschlagene Durchgangsfracht für rechtmässig und angemessen zu erklären, auch dieselbe festzusetzen und zu vertheilen, ohne Rücksicht darauf, ob einer an der Beförderung betheiligten Gesellschaft ein geringerer Antheil zuerkannt wird, als der derselbe zustehende Höchstfrachtsatz.

§ 27. 1. Wird nachgewiesen, dass eine Gesellschaft von einem Verkehrsinteressenten oder von einer Klasse von solchen, oder von Verkehrsinteressenten eines Bezirks weniger an Wegegeld, Fracht oder Gebühren für dieselbe oder eine gleichartige Waare oder Leistung erhebt, als von anderen, oder dass dieselbe einen Unterschied macht in der Behandlung von Verkehrsinteressenten, so hat stets die betreffende Eisenbahngesellschaft den Beweis zu führen, dass dieser Unterschied in der Fracht oder der Behandlung nicht auf eine unberechtigte Bevorzugung hinausläuft.

2. Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unterschied in der Fracht oder der Behandlung als unberechtigte Bevorzugung zu erachten ist oder nicht, können das zuständige Gericht oder nach Lage der Sache die Kommissare ausser anderen Umständen in Erwägung ziehen, ob jener Unterschied in Fracht oder Behandlung zur Sicherung des betreffenden Verkehrs im Interesse der Allgemeinheit erforderlich ist und ob diese Ungleichheit nicht ohne unberechtigte Ermässigung der Frachten zu Gunsten des Beschwerdeführers beseitigt werden kann. Es darf aber keine Eisenbahngesellschaft Bahngeld, Frachtsätze oder Gebühren bei denselben oder gleichen Leistungen für inländische und ausländische Waaren verschieden hoch bemessen, noch dürfen das Gericht oder die Kommissare dies gutheissen.

3. Das Gericht oder die Kommissare sind befugt, anzuordnen, dass von niemandem für Leistungen bei Beförderung einer Waare auf einer kürzeren Strecke eine höhere Gebühr erhoben werden soll, als für gleiche Leistungen bei der Beförderung einer Waare gleicher Art und Menge auf einer längeren Strecke derselben Bahnlinie.

§ 28. Die Bestimmungen des § 2 des Eisenbahn- und Kanalgesetzes von 1854 und des § 14 des Eisenbahngesetzes von 1873*) und der hierzu ergangenen ergänzenden Verordnungen finden auf den Seeverkehr in Schiffen, welche einer Eisenbahngesellschaft gehören und von einer solchen in Dienst genommen oder betrieben werden, oder mittelst deren eine Eisenbahngesellschaft Güter befördern lässt, in derselben Weise und in gleichem Umfange, wie auf den Landverkehr einer Eisenbahngesellschaft Anwendung.

§ 29. 1. Unbeschadet entgegenstehender Bestimmungen in einem allgemeinen oder besonderen Gesetze ist jede Eisenbahngesellschaft befugt, behufs Festsetzung der Frachtsätze für die Güterbeförderung nach und von Orten an ihrer Bahn eine Anzahl von Orten desselben Bezirks in verschiedenen Entfernungen von einer Empfangs- oder Versandstation zu einer Gruppe zu vereinigen, und einen gleichen Frachtsatz oder gleiche Frachtsätze für die Güterbeförderung zwischen allen Orten dieser Gruppe und einem bestimmten Versand- oder Empfangsorte zu erheben.

2. Die Entfernungsunterschiede dürfen jedoch nicht unangemessen sein, auch darf durch die Anwendung der Gruppensätze und die Gruppirung der Orte keine ungebührliche Bevorzugung geschaffen werden.

3. Soweit Gruppensätze bestehen oder vorgeschlagen sind, und soweit Zweifel obwalten, ob nicht bestehende oder vorgeschlagene Frachtsätze einer Eisenbahngesellschaft dem § 2 des Eisenbahn- und Kanalgesetzes von 1854 und seinen Ergänzungen widersprechen, kann die Eisenbahngesellschaft nach vorschriftsmässiger Mittheilung die Angelegenheit den Kommissaren vorlegen, welche nach Anhörung der betheiligten Parteien und der im § 7 dieses Gesetzes bezeichneten Behörden zu entscheiden haben, ob diese Gruppensätze oder die betreffenden Frachtsätze eine unberechtigte Bevorzugung darstellen oder nicht. Alle betheiligten Personen und die im § 7 erwähnten Behörden können jederzeit nach Erlass einer desfallsigen Verordnung bei den Kommissaren eine Aenderung oder Aufhebung dieser Verordnung

*) Wegen § 2 des Gesetzes vergl. die Anmerkung zu § 9. Der § 14 des Gesetzes von 1873 lautet:

Jede Eisenbahngesellschaft und Kanalgesellschaft hat auf allen ihren Stationen und Werften ein Buch oder Bücher zu führen, welche alle zur Zeit für den Verkehr — ausser Personen- und Gepäckverkehr — von dieser Station oder Werft nach jedem Orte, nach welchem abgefertigt wird, zur Erhebung kommenden Frachtsätze nachweisen, einschliesslich aller auf besonderer Abmachung beruhenden Gebühren, und welche auch die Entfernung dieser Station oder Werft von jeder Station, Werft, jedem Anschlusse oder Orte, nach welchen jene Sätze gelten, angeben.

Jedes solche Buch hat während angemessener Zeit zur unentgeltlichen Einsicht für jedermann aufzuliegen.

Die Kommissare können jeweilig auf Antrag einer betheiligten Person in betreff jeder einzelnen Verkehrsart einer Eisenbahn- oder Kanalgesellschaft aufgeben, in solchem Buche getrennt anzugeben, wie viel von jedem Frachtsatze auf die Beförderung der Transporte auf der Eisenbahn oder dem Kanal, einschliesslich der Gebühr für die Benutzung der Eisenbahn oder des Kanals, wie für die Benutzung der Wagen oder Fahrzeuge und für die Gewährung der Zugkraft, und wie viel auf andere Leistungen entfällt, welche letzteren nach Art und Umfang genau zu bezeichnen sind.

Jede Gesellschaft, welche den Bestimmungen dieses Paragraphen nachzukommen verabsäumt, verfällt für jeden Verstoss und im Falle dauernder Zuwiderhandlung für jeden Tag derselben in eine nicht über 5 £ betragende Strafe, welche in gleicher Weise, wie die nach den Eisenbahngesetzen von 1845 (Railways Clauses Consolidation Act und Railways Clauses Consolidation [Scotland] Act) verhängten Strafen zu erheben und beizutreiben sind.

beantragen und diese können nach Anhörung aller Betheiligten demgemäss verfügen.

§ 30. Jede Fluss- und Seehafenbehörde oder Dockgesellschaft, welche Grund hat zu der Annahme, dass eine Eisenbahngesellschaft durch ihre Tarife oder auf andere Weise ihren Hafen oder ihr Dock in widerrechtlichen Nachtheil bringt gegenüber einem anderen Hafen oder Dock, nach und von welchem der Verkehr über die Linien der besagten Eisenbahngesellschaft, sei es allein oder in Verbindung mit Linien anderer Gesellschaften befördert wird oder werden kann, hat das Recht, dieserhalb bei den Kommissaren Beschwerde zu führen, welche mit derselben Machtvollkommenheit eine derartige Beschwerdesache zu untersuchen und zu entscheiden haben, wie Beschwerden über Verstösse gegen § 2 des Eisenbahn- und Kanalgesetzes von 1854 und dessen Ergänzungen durch spätere Gesetze.

§ 31. 1. Jeder, welcher Güter mittelst einer Eisenbahn erhält oder versendet oder versenden will, und glaubt, dass die Eisenbahngesellschaft ihn durch zu hohe oder unberechtigte Frachtsätze belastet oder ihn anderweitig in drückender oder unbilliger Weise behandelt, kann bei dem Handelsamte Beschwerde führen.

2. Das Handelsamt kann, wenn es die Beschwerde für berechtigt erachtet, die Eisenbahngesellschaft zu einer Aufklärung veranlassen und versuchen, den Streitfall zwischen dem Beschwerdeführer und der Eisenbahngesellschaft gütlich beizulegen.

3. Für den vorerwähnten Zweck kann das Handelsamt einen der eigenen Beamten oder einen anderen Sachverständigen beauftragen, mit dem Beschwerdeführer und der Eisenbahngesellschaft in Benehmen zu treten und alle Erklärungen und Mittheilungen in betreff der Beschwerde entgegenzunehmen und zu prüfen. Das Handelsamt kann einem solchen Beauftragten eine Vergütung zahlen, welche es für angemessen erachtet und das Schatzamt genehmigt.

4. Das Handelsamt hat dem Parlament von Zeit zu Zeit Berichte über die auf Grund dieser Bestimmungen eingegangenen Beschwerden sowie über die Erfolge seines Einschreitens nebst den von ihm für nöthig erachteten Bemerkungen vorzulegen.

5. Auf Grund dieser Bestimmungen kann auch von den im § 7 dieses Gesetzes erwähnten Behörden bei dem Handelsamte in jedem Falle Beschwerde erhoben werden, in welchem nach ihrer Meinung sie selbst oder Verkehrtreibende oder Personen ihres Bezirks mit unbilligen oder ungehörigen Frachten seitens einer Eisenbahngesellschaft belastet werden. Alle Bestimmungen dieses Paragraphen finden auf eine solche Beschwerde ebenso Anwendung, wie auf die Beschwerde einer nach obigem berechtigten Person.

§ 32. 1. Die auf Grund des § 9 des Eisenbahngesetzes von 1871 *) von einer Eisenbahngesellschaft zu erstattenden Jahresberichte müssen alle diejenigen Angaben enthalten, welche das Handelsamt von Zeit zu Zeit vorschreibt; die an jener Stelle bezeichneten Formulare können von dem Handelsamte jeweilig in der Weise geändert werden, wie dasselbe im Interesse der Wirksamkeit dieses Paragraphen für zweckmässig hält. Der erwähnte § 9 des Eisenbahngesetzes von 1871 findet hierauf entsprechende Anwendung.

2. Das Handelsamt kann die im erwähnten Gesetze oder in dem Eisenbahngesetze von 1873 (Jahresberichte über Signaleinrichtungen, Betrieb usw.) festgesetzten Fristen für die Einreichung der durch jenes oder das gegenwärtige Gesetz erforderten Berichte jeweilig ändern.

§ 33. 1. Die im Gebrauch befindlichen Tarifbücher, Fahrpläne und sonstigen Schriftstücke, welche die allgemeine Güterklassifikation einer Eisenbahngesellschaft enthalten, müssen zu angemessener Zeit auf jeder Station, auf welcher Güter zur Beförderung angenommen werden, oder, sofern Güter an Orten ohne Station übernommen werden, auf der nächstgelegenen Station unentgeltlich zu jedermanns Einsicht offen liegen und auf dem Hauptbüreau der Gesellschaft zu einem Preise von nicht mehr als 1 sh. käuflich zu haben sein, auch von Zeit zu Zeit berichtigt werden.

2. Druckexemplare der gemäss diesem Gesetze genehmigten Güterklassifikation nebst Verzeichniss der Höchstbeträge an Bahngeld, Fracht und Gebühren jeder Eisenbahngesellschaft sind von dieser an denjenigen Stellen und zu solchen angemessenen Preisen, wie sie das Handelsamt durch allgemeine oder besondere Verordnung vorschreibt, zum Verkaufe vorräthig zu halten.

3. Innerhalb einer Woche nach schriftlicher Anfrage an den Sekretär einer Eisenbahngesellschaft seitens einer Person, welche an einer über die Bahnlinien dieser Gesellschaft erfolgten oder beabsichtigten Güterbeförderung betheiligt ist, hat die Gesellschaft dem Anfragenden Auskunft zu ertheilen, in welcher die von der Gesellschaft für die Beförderung des fraglichen Gutes festgesetzten oder verlangten Gebühren getrennt anzugeben sind, insbesondere die Streckenfracht und die etwaigen Stations- und Expeditions- und Werftgebühren, auch die Kosten und Leistungen nach Art und Einzelbeträgen genau aufzuführen sind, für welche die genannten Gebühren erhoben werden.

4. Jede Eisenbahngesellschaft hat auf jeder Güterannahmestation, oder, falls Güter an anderen Orten ohne Station angenommen werden, an der nächstgelegenen Station eine Anzeige in der vom Handelsamt jeweilig vorgeschriebenen Form zu veröffentlichen, dass die die Güterklassifikation und die Frachtsätze betreffenden Bücher, Fahrpläne und Schriftstücke gemäss der gegenwärtigen Bestimmung und § 14 des Eisenbahngesetzes von 1873 auf der Station zu haben sind und zur öffentlichen Einsicht ausliegen, sowie dass nähere Auskunft über jede Gebühr durch Anfrage bei dem Sekretär oder einem anderen in der Bekanntmachung zu bezeichnenden Beamten eingeholt werden kann.

5. Sofern eine Eisenbahngesellschaft Güter theils zu Lande, theils zur See befördert, sind alle die Tarife der Gesellschaft betreffenden Bücher, Fahrpläne und Schriftstücke von der Gesellschaft in jedem Hafen des Vereinigten Königreichs, welchen die den Seeverkehr der Eisenbahngesellschaft vermittelnden Schiffe anlaufen, vorräthig zu halten. Ausser Angabe aller Seefrachtsätze müssen dieselben ersehen lassen, welcher Antheil eines jeden Durchgangsfrachtsatzes auf die Seebeförderung entfällt, wobei dieser Antheil von dem auf die Landbevölkerung entfallenden Antheile zu scheiden ist.

6. Beabsichtigt eine Eisenbahngesellschaft irgend eine Erhöhung der in den, wie vorstehend vorgeschrieben, öffentlich ausliegenden Tarifbüchern bekannt gemachten Bahngelder, Frachten oder Gebühren, so hat dieselbe die beabsichtigte Erhöhung in der von dem Handelsamte vorzuschreibenden Art und Weise mindestens 14 Tage vorher zu veröffentlichen, unter Bestimmung des Tages, mit welchem die anderweiten Sätze zur Einführung gelangen sollen. Keine Erhöhung der veröffentlichten Bahngelder, Frachten oder Gebühren der Eisenbahngesellschaft kann ohne die und vor der hier vorgeschriebenen 14tägigen Bekanntmachung in Kraft treten.

7. Jede Gesellschaft, welche den Vorschriften dieses Paragraphen nachzukommen verabsäumt, verfällt für jeden Verstoss und, falls die Zuwiderhandlung andauert, für jeden Tag derselben auf Grund kurzer Strafverfügung in eine nicht über 5 £ betragende Strafe.

§ 34. Wenn an einem anderen Orte an einer Bahn, als einer Station, im Sinne des § 14 des Eisenbahngesetzes von 1873 eine Güterannahme und Zustellung stattfindet, so hat die betreffende Eisenbahngesellschaft an der diesem Orte nächstgelegenen Station ein Buch oder Bücher, enthaltend alle Frachtsätze, auszulegen, welche zur Zeit für den Verkehr — ausser Personen- und Gepäckverkehr — von diesem Orte nach jedem Orte, nach welchem abgefertigt wird, erhoben werden, einschliesslich aller auf besonderer Abmachung beruhenden Gebühren, und der Entfernung jenes Ortes von jeder Station, Werft, jedem Anschlusse oder Platze, nach welchen jene Sätze gelten.

Jedes solche Verzeichniss hat während angemessener Zeit zur unentgeltlichen Einsicht für jedermann offen zu liegen.

§ 35. 1. Das Handelsamt kann jeweilig Vorschriften, welche nachstehendes betreffen, erlassen, aufheben und ändern:

a) die Form und Art, in welcher Klassifikationen und Verzeichnisse nach diesem Theil des gegenwärtigen Gesetzes aufzustellen und dem Handelsamte und dem Parlament zu unterbreiten sind, sowie die Bekanntmachung, Mittheilung und Festsetzung (seitens des Handelsamts) dieser Klassi-

---

*) Diese Bestimmung lautet:

Jede Eisenbahngesellschaft hat alljährlich nach dem in Anlage 1 dieses Gesetzes enthaltenen Formular Berichte über ihr Kapital, ihren Verkehr und die Betriebsausgaben für das letztverflossene Finanzjahr aufzustellen. Eine Abschrift jedes Berichts, welche von dem Vorsitzenden oder stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschaftsdirektoren und von dem für die Richtigkeit jedes Berichts oder eines Theils desselben verantwortlichen Beamten zu unterschreiben, ist von der Gesellschaft dem Handelsamte zu folgenden Zeiten einzureichen:

wenn die Gesellschaft Korporationsrechte hat, innerhalb 14 Tagen nach der ersten ordentlichen Halbjahrsversammlung der Gesellschaft in jedem Jahre;

wenn die Gesellschaft keine Korporationsrechte hat oder keine Halbjahrsversammlungen abhält, spätestens am 31. März jedes Jahres.

Jede Gesellschaft, welche diese vorschriftsmässige Einreichung obiger Berichte verabsäumt, verfällt in eine nicht über 5 £ betragende Strafe für jeden Tag dieser Versäumniss.

Das Handelsamt kann mit Zustimmung einer Gesellschaft das Berichtsformular in Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse dieser Gesellschaft oder im Interesse besserer Erfüllung der Zwecke dieser Bestimmungen abändern.

fikationen und Verzeichnisse und der vorläufigen Verordnungen;
b) das gesammte Verfahren vor dem Handelsamte auf Grund dieses Theils dieses Gesetzes;
c) die Kosten dieses Verfahrens; und
d) jede auf Grund dieses Gesetzes sonst zulässige Vorschrift.

2. Alle seitens des Handelsamtes hiernach ergehenden Vorschriften sind dem Parlament während seiner Tagung innerhalb drei Wochen nach Erlass derselben oder, wenn das Parlament nicht tagt, innerhalb drei Wochen nach Beginn der nächsten Tagung vorzulegen, sie sind gerichtlich zu vermerken und erhalten dieselbe Gültigkeit, als wären sie durch dieses Gesetz erlassen.

(Fortsetzung folgt.)

Lokalbahnen in Bayern.

Oberdorf (bei Biessenhofen) - Füssen.

⊙ Für die Konzession zum Bau und Betrieb dieser 31 km langen normalspurigen Lokalbahn wurde beim Staatsministerium am 15. Juli 1887 von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München eingekommen. Nachdem am 14. März 1888 die Allerhöchste Bau- und Betriebskonzession ertheilt und seitens des Distrikts Füssen die freie Gestellung des gesammten, zum Bahnbau benöthigten Terrains zugesichert, sowie seitens der industriellen Interessenten die Leistung eines baaren Zuschusses beschlossen worden war, erfolgte am 30. April der erste Spatenstich im Enzenstetter Einschnitt. Das Baujahr war bekanntlich infolge der Regengüsse in den Monaten Juni bis September sehr ungünstig und war hierdurch der Fortschritt der Erdarbeiten wesentlich beeinflusst. Dieselben wurden grösstentheils in Regie ausgeführt, die Hochbauten und Brücken jedoch nach getrennter Arbeitsgattung im Akkord vergeben. Bis Ende des Betriebsjahres 1888 waren mit wenigen Ausnahmen die gesammten, etwa 180 000 cbm umfassenden Erdarbeiten sowohl, wie die Hoch- und Kunstbauten einschl. Eisenkonstruktion, erstere im Rohen, fertiggestellt, ausserdem waren 10 km Oberbau der kurrenten Linie und 4 Stationen verlegt, so dass für das laufende Jahr noch 21 km kurrenter Bahn und 2 Stationen mit dem Oberbau auszurüsten sind und die gesammte Einschotterung verbleibt. Endlich sind noch der Gleiseanschluss an die Staatsbahn in Oberdorf, sowie die damit verbundenen Anschlussbauten und die innere Fertigstellung der Hochbauten auszuführen. Gemäss des Bauplanes ist zu erwarten, dass die gesammte Bahn mit dem 1. Juni d. J. dem Betriebe übergeben werden kann. Mit der Bayerischen Staatsbahn sind Verhandlungen im Gange wegen Uebernahme des Lokomotiv- und Zugdienstes auf der 6.5 km langen staatlichen Sekundärbahn Biessenhofen-Oberdorf durch obige Gesellschaft, so dass die Füssener Züge von und bis Biessenhofen durchlaufen.

Die Bahn beginnt am südlichen Ende der Station Oberdorf b. B. (Höhe 726 m) und gelangt unter Einhaltung einer südwestlichen Richtung bei Leuterschach in das Lobachthal, hierauf an den Hängen desselben in südlicher Richtung emporsteigend auf die Höhe von Balteratsried (8 km); von hier aus bis Enzenstetten (20 km) läuft die Trasse in südlicher Richtung, nachdem sie (bei 15 km) den höchsten Punkt der Linie und damit den höchsten Punkt der Eisenbahnen Deutschlands mit der Cote 824.50 überschritten hatte. Von Enzenstetten ab schwenkt die Linie in die südöstliche Richtung ein, welche bis Füssen (30.6 km auf 796.0 m) beibehalten wird. Landschaftlich bietet die Bahn sehr viele reizende Punkte, wie solche dem Bayerischen Voralpenland eigenthümlich sind; so ist namentlich die Lage bei Seeg und jener Punkt bei Enzenstetten hervorzuheben, wo zum erstenmale die Umgebung von Füssen mit dem Schlosse Neuschwanstein sichtbar wird. Die geraden Strecken betragen 69 pCt. und die in Kurven 31 pCt. der ganzen Bahnlänge. Die Maximalsteigung ist 20 ‰. Der absolute Höhenunterschied zwischen den beiden Endpunkten Oberdorf und Füssen beträgt 70 m. Es waren 26 gemauerte Objekte auszuführen, wovon 23 offen und 3 gewölbt angelegt sind. Das grösste Objekt ist die Lobachbrücke, welche bei Kilometer 4,7 die Lobach und den Mühlbach horizontal, jedoch in einer Kurve von 175 m und 5 m über dem Niederwasser überschreitet. Dieselbe hat 4 Oeffnungen von zusammen 51,2 m Lichtweite und ist auf Felsen und Kies in Beton fundirt. Ausser der Lobachbrücke kommen noch 3 Brücken von je 10 m Lichtweite vor. Der Reihe nach sind folgende Stationen ausgeführt: Station Leuterschach (4,5 km), Station Balteratsried (7,9 km). Station Lengenwang (11,2 km). Station Seeg (16,3 km), Haltestelle Enzenstetten (19,6 km) nur für Personenverkehr, Station Weizern-Hopferau (21,9 km), Haltestelle Reinertshof (25,4 km) nur für Personenverkehr, Endstation Füssen (30.4 km). Die Lokalbahn Oberdorf-Füssen hat die Bestimmung, das obere Lechgebiet mit seinem reichen Holz- und Steinvorrath usw. aufzuschliessen und der Industrie in Füssen und Umgebung eine erleichterte Verbindung mit dem Hauptbahnnetz zu schaffen. Die von der Bahn berührte Bevölkerung treibt vorwiegend Viehzucht und Handel mit Naturprodukten. Landschaftlich wird ein herrlicher Theil der Bayerischen Alpen, in welchen die Königsschlösser Hohenschwangau, Neuschwanstein und Linderhof, sowie zahlreiche Gebirgsseen liegen, dem Verkehr zugänglich gemacht und dürfte daher die ohnehin schon stark besuchte Umgebung von Füssen für die Folge noch mehr frequentirt werden.

Murnau - Garmisch - Partenkirchen.

Nachdem die definitive Bau- und Betriebskonzession der Lokalbahn-Aktiengesellschaft für eine normalspurige Lokalbahn von Murnau nach Garmisch-Partenkirchen am 23. September 1888 ertheilt und seitens des Distrikts Garmisch ein Zuschuss à fonds perdu zugesichert worden war, haben die erforderlichen Verhandlungen betreffs der Erwerbung des zum Bau der Bahn erforderlichen Grund und Bodens stattgefunden. Das Resultat derselben war im allgemeinen ein befriedigendes. Da sich die Witterungsverhältnisse im vergangenen Herbste sehr günstig gestalteten, wurde mit dem Bau noch am 15. Oktober v. J. begonnen und konnte bis heute ein so bedeutender Baufortschritt erzielt werden, dass die Eröffnung der Linie voraussichtlich bis 1. August d. J. erfolgen kann. Ausgehend von der Staatsbahnstation Murnau (Höhe 690.57 m) gelangt die Linie bei entsprechender Entwickelung unter Anwendung eines Gefälles von 25 pCt. in das Loisachthal, zu welchem Zwecke eine Höhendifferenz von 66 m auf etwa 3 km Länge zu überwinden ist. Nach Uebersetzung der Ramsach und Loisach mittelst eiserner Brücken von je 40 m Spannweite führt die Bahn im Loisachthale gegen Süden, berührt die Station Ohlstadt und gelangt nach abermaliger Uebersetzung der Loisach mittelst einer 45 m weiten Eisenbrücke nach Station Eschenlohe bei Kilometer 11,4. Nach Umgehung des Ortes gleichen Namens folgt die Linie dem Laufe der von Murnau nach Garmisch-Partenkirchen führenden Staatsstrasse, berührt bei Kilometer 17,7 die Station Oberau, die zukünftige Abstossstation für Oberammergau und Linderhof, und erreicht, fortwährend ansteigend, bei Kilometer 21,5 die Haltestelle Farchant, um nach abermaliger Uebersetzung der Loisach, jedoch mit Benutzung der Staatsstrassenbrücke nach entsprechender Entwickelung bei Kilometer 25,7 auf der Höhe von 699,0 m die an der von Garmisch nach Partenkirchen führenden Strasse gelegene Endstation Garmisch-Partenkirchen zu erreichen. Die Baulänge der Linie beträgt 25,7 km. Der kleinste Kurvenradius ist 200 m und die grösste Steigung 25 ‰. Die Spurweite ist die normale. Die Erdarbeiten sind bereits grösstentheils ausgeführt, die erforderlichen Uferschutzbauten vollendet und die Widerlager der grösseren Brücken aufgemauert und mit der Aufstellung der Eisenkonstruktion begonnen. Mit der Ausführung der Hochbauten wird, sobald dies die Witterungsverhältnisse gestatten, begonnen werden. Durch diese Bahn wird bekanntlich das Hochgebirge mit dem höchsten Berge des Deutschen Reiches, der Zugspitze, der Hauptstadt München näher gerückt und auch der Besuch von Oberammergau und des Königsschlosses Linderhof durch dieselbe wesentlich erleichtert. Ausser dem reichen Vorrathe an Holz, Steinen usw. wird auch die sich bereits regende Industrie in Oberau, wo eine Holzstofffabrik im Bau sich befindet, zur Alimentirung der Linie beitragen.

Stadtamhof-Donaustauf (Walhallabahn).

Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft ist um die Konzession zum Bau und Betrieb dieser 9 km langen, schmalspurigen Lokalbahn am 18. November 1887 beim Staatsministerium eingekommen. Nachdem am 11. Juni 1888 die Konzessionsbedingungen für die Benutzung der bei dieser Linie in Betracht kommenden öffentlichen Wege bekannt gegeben worden waren, wurde am 2 September der Entwurf der Konzessionsurkunde selbst zugetheilt und am 11. September die Inangriffnahme des Baues regierungsseitig genehmigt. Da bereits vom 26. Februar bis 1. März die Grunderwerbungs-Vorverhandlungen gepflogen worden waren, konnte am 10. Oktober v. J. mit dem Bau begonnen werden und wurden die Erdarbeiten derart betrieben, dass von denselben zusammen 15 000 cbm bereits am 1. Dezember im Rohen vollendet waren. Mit der Schienenanlage konnte daher bereits am 28. November begonnen werden und ist dieselbe bis über 6 km durchgeführt. Die Durchlässe sind gleichfalls grösstentheils ausgeführt und bleibt noch die Ueberführung der Bahn über den Regen, wobei die Pfeiler der bestehenden Strassenbrücke mitbenutzt werden können, herzustellen. Diese Arbeit, wie die Ausführung der Hochbauten und die Fertigstellung des Oberbaues bleiben der besseren Bauzeit vorbehalten, immerhin ist zu erwarten, dass die Bahn mit dem 1. Juni dem Betriebe wird übergeben werden können. Es sind täglich 5 Züge in jeder Richtung in Aussicht genommen und ist hierzu ein Fahrpark von 2 50pferdigen Tramwaylokomotiven und 9 Personen- und Gepäckwagen mit 184 Sitzplätzen und 92 Stehplätzen

gegenwärtig im Bau begriffen. Die Bahn hat ihren Ausgangspunkt in der Hauptstrasse von Stadtamhof in unmittelbarer Nähe der historischen steinernen Brücke, welche Stadtamhof mit Regensburg verbindet. Von hier geht die Bahn über den ehemaligen Protzenweiher, jetzt Dultplatz, durch den Ort Steinweg (Haltestelle) über die Regenbrücke und durch Reinhausen (Haltestelle) nach Kilometer 1,25, wo die Distriktsstrasse verlassen wird, um, beständig an deren linken Seite, jedoch auf eigenem Planum verbleibend, über die Haltepunkte Weichs, Walhallastrasse, wo die Staatsbahn im Niveau gekreuzt wird, Schwablweis und Tegernheim die Endstation Donaustauf zu erreichen. Der Höhenunterschied zwischen dem Ausgangspunkt in Stadtamhof (Cote 331,93 m) und dem Endpunkte in Donaustauf (Cote 328,50) beträgt 3,43 m. Die Steigungsverhältnisse sind im allgemeinen günstig, jedoch beträgt die grösste Steigung 33,3 ‰ auf der Anfahrt zur Regenbrücke, indess nur auf 49 m und 61 m Länge. Der kleinste Kurvenradius beträgt 37 m im Orte Steinweg bei Kilometer 0,7. In der Geraden liegen 58 pCt. und in Kurven 42 pCt. Die Spurweite beträgt 1 m. Das grösste Objekt ist die bereits erwähnte Regenbrücke zwischen Steinweg und Reinhausen, welche auf die Vorköpfe der Pfeiler der bestehenden Strassenbrücke in 9 Oeffnungen mit zusammen 116 m Spannweite zu liegen kommt. Lediglich in Donaustauf sind Hochbauten vorgesehen. Wegen der Führung der Bahn in Ortsstrassen und ausserhalb derselben auf eigenem Planum kommen 2 Oberbausysteme zur Anwendung und zwar innerhalb der Orte das Hartwichsystem und auf eigenem Planum ein Querschwellenoberbau mit einer 9 m langen Stahlschiene. Die Bahn hat lediglich dem Lokalverkehr zwischen Regensburg (Stadtamhof) und Donaustauf zu dienen und den Besuch der Walhalla und der an der Linie sowohl wie bei Donaustauf gelegenen Ausflugsorte zu erleichtern.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft München.

Feldabahn.

Dem Geschäftsberichte über den Betrieb der Feldabahn (in Sachsen-Weimar), 44,089 km lang, schmalspurig, für 1888 ist folgendes zu entnehmen:

Die Anzahl der gefahrenen fahrplanmässigen Züge ist 1 726, jene der Extrazüge 70, somit im ganzen 1 796, so dass auf einen Tag durchschnittlich 4,92 Züge treffen. Die von den Zügen im Betriebsdienste zurückgelegten Nutzkilometer betragen: 86 054 und wurde somit diese Strecke im Tage durchschnittlich 5,3 mal durchfahren. Wagenachskilometer wurden zurückgelegt 916 686. Die Geschwindigkeit der Züge betrug im abgelaufenen Betriebsjahre im Minimum 19 und im Maximum 26 km für die Stunde, die Aufenthaltszeiten abgerechnet. Der Querschwellen-Oberbau in den Verlegungen Merkers, Urnshausen und Diedorf wurde durch Umbau nach dem System Hartwich ganz und in der Verlegung Fischbach theilweise und zwar von Kilometer 37,8—37,9 ersetzt. Die Betriebsmittel bestehen aus 4 Lokomotiven mit je 100 Pferdekraft, nach dem System Krauss, sowie 8 Personenwagen II. und III. Klasse mit zusammen 192 Sitzplätzen, 3 Post- und Gepäckwagen, 12 gedeckte und 30 offene Güterwagen und 6 eiserne Kippwagen. Die Bahn ist bekanntlich am 24. Juni 1880 eröffnet worden, bei einer Spurweite von 1 000 mm, einem Steigungsmaximum von 1:25 und einem Minimalradius von 57 m erbaut.

Personenverkehr: 76 294 gefahrene Personen (Retourbillets doppelt gerechnet), (21 622 spezifischer Personenverkehr), auf jeden Zug treffen 44,15 Personen, Gepäckkarten wurden gelöst 2 973.

Güterverkehr: 25 716 t, im ganzen 716 910 tkm, (16 293 t spezifischer Güterverkehr), 3 015 t Stückgüter, 238 t sperrige Güter, 1 832 t Kohlen, 12 583 t Steine, 2 159 t Mehl und Getreide, 2 564 t Holz, 3 253 t diverse Güter, 47 Stück Grossvieh, 1 094 Stück Kleinvieh.

Einnahmen auf der ganzen Strecke: aus dem Personenverkehr 41 836,09 ℳ, aus dem Güterverkehr 64 143,88 ℳ, aus dem Postverkehr 6 000 ℳ, sonstige Betriebseinnahmen 428,30 ℳ, aus dem Gesammtverkehr 112 408,27 ℳ.

Ausgaben auf der ganzen Strecke: für allgemeine Verwaltung 8 413,31 ℳ, für Bahnverwaltung 12 171,35 ℳ, für Transportverwaltung 51 659,66 ℳ, sonstige Betriebsausgaben 1 306,92 ℳ, Gesammtbetrieb 73 551,24 ℳ. Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen 65,43 pCt.

Ravensburg-Weingarten (Württemberg).

Im Jahre 1888 betrug die Zahl der fahrplanmässigen Züge 6 862, jene der Extrazüge 10, zusammen 6 872, so dass auf einen Tag durchschnittlich 19 Züge fallen. Die Anzahl der von den Zügen im Betriebsdienste zurückgelegten Nutzkilometer ist 27 488. Die grösste zulässige Geschwindigkeit der Züge beträgt 20 km in der Stunde. Mit 1. Juli v. J. wurden Militärbillets à 10 ₰ eingeführt und mit 15. August der Güterverkehr eröffnet. Die vorhandenen Betriebsmittel sind: 2 Tramwaylokomotiven (60 Pferdekräfte) System Krauss, 1 Personenwagen II. Klasse, 2 Personenwagen III. Klasse, 2 offene Personenwagen III. Klasse, 2 Personenwagen II. und III. Klasse mit Gepäck- und Postraum, somit zusammen 7 Personenwagen mit 200 Sitz- und 126 Stehplätzen; ausserdem stehen 2 Güterwagen mit je 5 t Tragkraft im Betriebe. Sämmtliche Personenwagen sind für Dampfheizung und mit der kontinuirlichen Schmidbremse eingerichtet. Eröffnet wurde diese 4,175 km lange Dampfstrassenbahn am 6. Januar 1888. Das Maximum der Steigung ist 1:27, der Minimalradius der Kurven 44, die Spurweite 1 m. Wagenachskilometer wurden zurückgelegt 143 716; an Kohlen wurden verbraucht 141 454 kg, an Oel 394 kg. Personen wurden befördert 179 474 (Retourbillets doppelt gerechnet), (693 100 Personenkilometer), spezifischer Personenverkehr 173 275, Gepäckkarten und Hundebillets 2 695. Güterverkehr 277 t (1 107 tkm), spezifischer Güterverkehr 277 t Stückgüter, 219 t sperrige Güter, 12 t Eilgüter, durchschnittlich von jeder Tonne befahren 4 km, desgleichen in Prozenten der Bahnlänge 100 km.

Einnahmen auf der ganzen Strecke: aus dem Personenverkehr 34 823,65 ℳ, Güterverkehr 814,15 ℳ (der Güterverkehr ist erst seit 15. August 1888 eröffnet), Postverkehr 2 670 ℳ, sonstige Betriebseinnahmen 100,41 ℳ; aus dem Gesammtverkehr 38 408,21 ℳ.

Ausgaben auf der ganzen Strecke: 18 480,12 ℳ. Ausgaben im Verhältniss zu den Einnahmen 48,12 pCt. Die Bahnunterhaltungskosten des 1. Betriebsjahres sind auf den Bau verrechnet.

Sonthofen-Oberstdorf.

Diese 13,5 km lange normalspurige Lokalbahn wurde am 29. Juli 1888 eröffnet und weist als Maximum der Steigungen 1:50, als Minimalradius der Kurven 150 m auf. Der Betrieb auf dieser Bahn wurde in den Sommermonaten an Werktagen durch 4, an Sonntagen durch 6 Züge in jeder Richtung bewerkstelligt. Während des Sommers laufen die Personenwagen bis nach Immenstadt und zurück. In der Zeit des Winterfahrplans verkehren in jeder Richtung täglich 4 Züge und zwar mit einer reinen Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde.

Es wurden geleistet: 18 192 Nutzkm, 154 368 Wagenachskilometer; gefahren wurden im ganzen 1 296 Züge, in einem Tage 8,31. An Material wurden verbraucht 106 725 kg Kohlen und 289 kg Oel. Personen wurden befördert 52 509 (Retourbillets doppelt gerechnet) bei 538 138 Personenkm, spezifischer Personenverkehr 38 438; Gepäckkarten und Hundebillets 1 300.

Güterverkehr: 4 174 t im ganzen, bei 42 863 tkm, spezifischer Güterverkehr 3 062 t, 600 t Stückgüter, 52 t sperrige Güter, 361 t Kohlen, 564 t Mehl und Getreide, 1 253 t Holz, 1 344 t diverse Güter, 176 Stück Grossvieh, 437 Stück Kleinvieh.

Einnahmen: aus dem Personenverkehr 22 949,24 ℳ, aus dem Güterverkehr 9 623,67 ℳ, aus dem Postverkehr 917,18 ℳ, aus sonstigen Betriebseinnahmen 42,34 ℳ; aus dem Gesammtverkehr 33 532,11 ℳ.

Ausgaben für den Gesammtbetrieb: 11 190,12 ℳ. Ausgaben im Verhältniss zu den Einnahmen 33,37 pCt.

Indem wir die Betriebsergebnisse dieser nach dem Lokalbahn-Bausysteme hergestellten 3 Bahnlinien mittheilen, können wir, da die Resultate sehr günstig ausfielen, dem Schöpfer dieses Systems, Herrn Kommerzienrath G. Krauss in München nur verdienten Dank zollen mit dem Wunsche, dass dieses System recht bald noch viele „eisenbahnkranke“ Distrikte und Städte dem Weltverkehre erschliessen möchte.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aufhebung der Freihäfen von Triest und Fiume.

Gleichzeitig mit der Oesterreichischen Regierung wird auch die Ungarische eine übereinstimmende Gesetzesvorlage einbringen mit dem einzigen Artikel: Festsetzung des Termins für die Aufhebung der Freihäfen von Triest und Fiume am 1. Juli 1891. Diese Fristerstreckung ist im Interesse des Triester Verkehres und der leichteren Durchführung der ganzen Maassregel gelegen, darunter auch die Vollendung der für den Manipulations- und Lagerhausdienst nöthigen Investitionen. Sind auch für den Fiumaner Hafen derartige grossartige Bauten von Lagerhäusern und Hangars nicht nothwendig gewesen und hat also dieserhalb diese Fristerstreckung für den Fiumaner Hafen nicht jene Bedeutung wie für den Triester, so sind auch in Fiume die eigentlichen, einen grösseren und geregelteren Verkehr ermöglichenden Herstellungen bis zu jenem im Ausgleichsgesetze zwischen beiden Reichshälften vorgesehenen Termin nicht zur Vollendung zu bringen.

Das Handelsministerium und die Konsumvereine der Eisenbahnen.

Die vielfachen Beschwerden, welche aus kaufmännischen Kreisen bei dem Handelsministerium über die Schädigungen erhoben wurden, die durch Konsumvereine der Eisenbahnen den ersteren erwachsen sind, haben dasselbe veranlasst, zuerst bei

der Generaldirektion der Staatsbahnen die Statuten der dort bestehenden Konsumvereine einer Revision zu unterziehen. Hierbei wurde zunächst genau festgestellt, dass der Kundenkreis sich streng nur auf die dort bediensteten Personen und deren unmittelbare Angehörige zu beschränken, und dass die Geschäftsthätigkeit der Lebensmittelmagazine den Verkauf aller Luxusartikel auszuschliessen hat. Das Handelsministerium hat diesbezüglich auch von den Privateisenbahn-Verwaltungen Nachweisungen verlangt, aus denen ausser der Mitgliedzahl und dem Jahresumsatz der Konsumvereine zu ersehen ist, ob die Maximalgrenzen für das Ausmaass des Lebensmittelbezuges der einzelnen Theilnehmer festgestellt sind, ob das Bezugsrecht der Eisenbahnbediensteten auf ein bestimmtes Magazin beschränkt ist, ob das Markensystem, Abfassbücher und Buchführung bestehen, ob und in welcher Weise die Vorstände für die Beschränkung des Waarenbezuges auf die berechtigten Parteien verantwortlich gemacht, und endlich, welche Strafen für Missbräuche eingeführt erscheinen, und ob dieselben auch angewendet werden. Die diesbezüglichen Berichte sind dem Handelsministerium bis Ende Juli 1889 vorzulegen.

Das Kranken-Versicherungsgesetz.

Infolge der Bestimmung, dass die K. K. Generalinspektion als Aufsichtsbehörde über die nicht vom Staate verwalteten Eisenbahnen bestehenden Unterstützungskassen zu fungiren hat, wurde vom Justizministerium angeordnet, dass, nachdem die Aufsichtsbehörde befugt ist, die Befolgung der gesetzlichen und statutarischen Vorschriften durch Verhängung von Geldstrafen bis zu 100 fl. und im Nichteinbringungsfalle mit Arreststrafen bis zu 14 Tagen gegen die Mitglieder des Vorstandes der betreffenden Krankenkassen zu erzwingen in dem Falle der Verhängung einer solchen Arreststrafe durch die Generalinspektion gegen Mitglieder des Vorstandes diese Strafe in den Arresten der Bezirksgerichte zu vollstrecken ist. Es darf jedoch kein Verpflegungskostenersatz aus dem Etat eines anderen Ressorts stattfinden und sind, soweit dies ausführbar ist, die betreffenden Häftlinge von den bezirksgerichtlichen Arrestanten zu trennen und keinesfalls mit Personen gemeinsam in einer Zelle zu verwahren, welche wegen schwerer Verbrechen oder Landstreicherei in Haft befindlich sind.

Laut Verordnung des Handelsministeriums wird weiter die Frist für die Abänderung der den Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, nicht entsprechenden Statuten der bei Privateisenbahnen und bei Privat-Dampfschifffahrtsunternehmungen bestehenden Unterstützungskassen bis 1. April 1889 erstreckt.

Wagenmangel der Eisenbahnen.

Der Handelsminister hat an sämmtliche Oesterreichischen Eisenbahnen einen Erlass gerichtet, welcher den im Herbst vorigen Jahres eingetretenen Wagenmangel zum Gegenstande hat. Der Erlass bemerkt, es soll nicht verkannt werden, dass bei der Wagennoth zeitweilig auch Umstände zusammenwirken, welchen die Transportanstalten zu begegnen ausser stande sind. Nichtsdestoweniger dränge sich die Frage auf, ob die einzelnen Bahnunternehmungen über jene Anzahl von eigenen Fahrbetriebsmitteln thatsächlich verfügen, welche zur Bewältigung des aus einer längeren Betriebsperiode durchschnittlich sich ergebenden Jahresverkehres unter Bedachtnahme auf den erfahrungsgemässen Reparaturstand erforderlich sind. Es mag immerhin ökonomisch richtig sein, einen zeitweiligen, rasch vorübergehenden Mehrbedarf an Güterwagen durch Leihwagen zu ersetzen, anstatt sofort mit namhafte Kapitalsinvestitionen erheischenden Anschaffungen vorzugehen. Allein die Erfahrung lehre, dass Leihwagen gerade zur Zeit der starken Güterbewegung im Inlande häufig nicht erhältlich sind und mit grossen Kosten aus dem Auslande beschafft werden müssen, da die inländischen Leihwagenunternehmungen naturgemäss bestrebt sind, in Zeiten schwächeren Verkehrs ihren Wagenpark durch feste Vermiethung auf längere Zeitdauer eventuell im Auslande nutzbringend zu machen. Die ständige Heranziehung ausländischer Leihwagen in grösserem Maassstabe zur Deckung eines Mehrbedarfes im Inlande könne aber vom zollpolitischen Standpunkte, wie auch vom Gesichtspunkte der staatlichen Fürsorge für die heimische Industrie nicht gebilligt werden. Das Ministerium fühlt sich daher verpflichtet, genaue Erhebungen zu pflegen und durchgreifende Maassnahmen ins Auge zu fassen. Zu diesem Behufe werden die Verwaltungen eingeladen, bezüglich der Jahre 1886, 1887 und 1888 folgende Nachweisungen bis 30. März l. J. der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen vorzulegen: 1. Einen Nachweis über die in den bezeichneten Jahren angemietheten Leihwagen unter Angabe der Wagengattungen, der Zeit und der Dauer der Anmiethung. 2. Eine nach Monaten getrennte Nachweisung der in den bezeichneten Jahren von den eigenen Güterwagen auf den eigenen und fremden Linien zurückgelegten Achskilometer, sowie über die Anzahl der von fremden Wagen der bezeichneten Gattung auf den Linien der Gesellschaft geleisteten Achskilometer. 3. Eine Nachweisung darüber, in welchen Zeitperioden der Wagenmangel eingetreten ist, welche Ursachen demselben zu Grunde lagen, auf welche Wagengattungen sich der Mangel bezog und welche Maassnahmen zu dessen Behebung getroffen wurden. 4. Endlich werden die Verwaltungen eingeladen, den erfahrungsmässigen durchschnittlichen Reparaturstand der Güterwagen bekanntzugeben.

Staatliche Erwerbung der Wiener Verbindungsbahn.

Der Handelsminister hat an die Südbahngesellschaft einen Erlass gerichtet, betreffend die Erwerbung des derselben eigenthümlichen Antheiles an der Wiener Verbindungsbahn. Das Handelsministerium unternimmt damit den letzten Schritt, um die ganze Verbindungsbahn in seinen Besitz zu bringen. Wie bekannt, sind zwei Sechstheile an der Verbindungsbahn an den Staat anheimgefallen, als die Verstaatlichung der Elisabeth-Westbahn und der Franz Josefbahn erfolgte. Ein drittes Sechstel wurde der Nordbahn gegen eine Rente von 30 000 fl. abgelöst; mit der Nordwestbahn ist bereits ein Uebereinkommen getroffen, das nur noch der parlamentarischen Genehmigung bedarf und nach welchem der Staat das dieser Gesellschaft gehörige Sechstel gegen eine Rente von 39 000 fl. jährlich erwirbt. Ein ähnliches Uebereinkommen ist auch mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft dieser Tage abgeschlossen worden, so dass nach Genehmigung der betreffenden Vorlagen im Parlamente die Regierung fünf Sechstel der Verbindungsbahn ihr eigen nennen wird. Die Verhandlungen mit der Südbahngesellschaft, welche ein so eminentes Interesse an der Verbindungsbahn besitzt, werden sich wohl schwieriger gestalten. Bei der Erwerbung der ganzen Verbindungsbahn spielen auch Erwägungen über eine eventuell auszuführende Stadtbahn eine gewisse Rolle. Es kann nämlich als feststehend angenommen werden, dass die Verbindungsbahn berufen erscheint, die Basis für eine zukünftige Stadtbahn zu bilden. Der Standpunkt dürfte auch maassgebend sein, dass es für die künftigen Unternehmer einer Wiener Stadtbahn, mögen diese nun der Staat selbst oder ein Privater sein, immerhin von Vortheil sein müsste, wenn sich die Verbindungsbahn in einer Hand befindet.

Die Prioritätenkonversion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Nach dem im Ungarischen Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurfe über die Konversion der Prioritätsanlehen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird an Stelle der 5 pCt. Silber-Prioritätsanlehen ein 4 pCt. Silberanlehen, an Stelle der Ungarischen 5 pCt. Prioritäts-Goldanleihe ein 4 pCt. Reichsmark-Goldanlehen emittirt. Die Operation hält also den Grundsatz fest, dass die neuen Titres in derselben Valuta auszugeben sind, wie die bisherigen; sie setzt aber den Zinsfuss niedriger, als der für die neue Staatseisenbahn-Anleihe gewählte ist.

Die Reduktion der Kohlentarife der Nordbahn.

Bezüglich der in Nr. 17 S. 170 d. Ztg. mitgetheilten Resolution des Eisenbahnausschusses über die Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird folgendes bemerkt: Nach der Erläuterung, welche der Handelsminister zu der Einstellung eines Staatsantheiles an dem Reingewinn der Nordbahn in das Budget für 1889 gegeben hat, beziffert sich der Ueberschuss über den Bedarf für eine Dividende von 100 fl. für die Aktie auf 185 000 fl. Nimmt man an, dass die Nordbahn auch im Jahre 1888 aus dem Kohlenverkehr die durchschnittliche Einnahme von rund 8,8 Millionen Gulden erzielt hat, so wäre, falls an die Stelle des Bezuges eines Staatsantheiles am Reingewinne die Reduktion des Kohlentarifes treten würde, eine Tarifermässigung von 2,1 pCt. gegenüber den jetzt bestehenden Tarifen für Kohle vorzunehmen. Der Tarifsatz für Kohle von Oderberg bis Wien beträgt heute 38,3 kr. für 100 kg; er würde also, wenn diese Tarifreduktion um 2,1 pCt. durchgeführt würde, 37,5 kr. betragen, also sich um acht Zehntel (0,8) eines Kreuzers ermässigen. Dass diese minimale, nicht einmal einen Kreuzer betragende Differenz auf die Preisnotirung der Kohle in Wien keinen Einfluss ausüben wird, ist wohl einleuchtend. Es würde demnach die Durchführung der Reduktion das absolut nicht zur Folge haben, was die Resolution bezwecken will, nämlich eine Verbilligung der Kohle und mithin eine Erleichterung für die Konsumenten. Wohl aber würde die Reduktion den Produzenten und Kohlenhändlern zu gute kommen und das ist ja gerade, was weder die Resolution will, noch die Bevölkerung Wiens braucht.

Neue Bahnlinien in Mähren.

In der Brünner Handelskammer wurde beschlossen, dem Mährischen Landesausschusse auf eine bezügliche Anfrage den Ausbau der Bahnlinien Tischnowitz-Neustadtl-Saar, Nemotitz, Koritschan-Ferdinands-Nordbahn als vollausgerüstete Lokalbahnen und Iglau-Datschitz-Teltsch-Zlabings, ferner der durch das Kohlenrevier Gaya-Göding führenden Strecke, schliesslich der Strecke

Tetschitz über Eibenschitz zur Staatsbahnlinie Strzelitz-Grussbach als Lokalbahnen niederer Ordnung zur Förderung zu empfehlen und den Landesausschuss zu bitten, die Regierung um die möglichste Förderung des Ausbaues der Lokalbahnen in Mähren zu ersuchen.

Die Rumänische Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Die Kammer und der Senat in Bukarest genehmigte die mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn abgeschlossene Konvention, betreffend die Betriebsführung auf der Rumänischen Bahnstrecke durch Rumänien. Die Publikation des betreffenden Gesetzes steht bevor.

Spiritustransport auf Ungarischen Eisenbahnen.

Laut Verordnung des Ungarischen Kommunikationsministeriums muss in den Frachtbriefen über aufgegebene Spiritussendungen ausser deren Gewicht auch das Maass in Litern angegeben werden. Frachtbriefe, welche diese Angabe nicht enthalten, sind nach dem § 12 des G.-A. XXIV 1888 (Besteuerung von Spirituosen) zurückzuweisen.

Beförderung von Fahrrädern als Reisegepäck.

Ein Radfahrerverband hatte sich an die K. K. Generalinspektion mit der Bitte gewendet, dass die Velocipedes, Bicycles, Tricycles usw., falls ihr Besitzer den betreffenden Zug zur Mitfahrt benutzt, als Reisegepäck behandelt werden mögen. Diese Bitte wurde damit motivirt, dass Radfahrer oft wegen schlechten Wetters oder eines Unfalles, ferner um schlechten Strassen auszuweichen oder um einen Vorsprung zu gewinnen, sich der Eisenbahnen bedienen müssen. Demzufolge wurde in der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz beschlossen, dass unzerlegte Fahrräder, sofern dieselben ihrer Form und sonstigen Beschaffenheit nach als Gepäck befördert werden können, als solches auch aufzunehmen und die für Reisegepäck entfallenden Gebühren, jedoch ohne Anrechnung von Freigewicht, zu erheben sind.

Ausserordentliche Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn am 20. v. Mts.

Zum Berichte über dieselbe (in Nr. 17 S. 171 d. Ztg.) tragen wir nach dem uns vorliegenden Generalversammlungs-Protokoll folgendes nach:

Auf Veranlassung der Königlich Ungarischen Regierung hat die Direktion mit derselben zwei Uebereinkommen geschlossen, zu deren Gültigkeit die Genehmigung der Generalversammlung erforderlich war.

Die erste Abmachung bezieht sich auf die Betriebsübernahme der Ungarischen Linie der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, bezüglich welcher der Vertrag mit den Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, in deren Besitz jene Linie infolge der Verstaatlichung übergeht, auf derselben Basis und unter Zugrundelegung ebensolcher Bedingungen zustande kam, wie seinerzeit der Vertrag, welcher betreffs der Munkács-Beszkider Strecke der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen geschlossen wurde.

Die zweite Abmachung hat den Zweck: die Ungarische Nordostbahn und die durch dieselbe betriebene Munkács-Beszkider Staatsbahnlinie, sowie die in Betrieb zu nehmende Strecke Legenye-Mihalyi-Mezö-Laborcz-Landesgrenze der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, in tarifarischer Beziehung sowohl im Anschluss, als auch im Transitverkehre mit den Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zu einem einheitlichen Netze zu vereinigen und im Lokalverkehre als Lokaltarif den der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in Anwendung zu bringen, wogegen die Königlich Ungarische Regierung folgende Zugeständnisse der Ungarischen Nordostbahn macht:

a) dass die 5 pCt. Dividende der gesellschaftlichen Aktien wegen eventueller Mindereinnahmen, welche aus vorliegenden Vereinbarungen etwa resultiren könnten, unterm Titel des Betriebsdefizites nicht geschmälert werden wird;

b) dass die Regierung den geeigneten Anlass benutzen wird, um die Frage bezüglich der unbedingten Rückzahlungsverpflichtung jener staatlichen Vorschüsse, welche aus dem 1876er Investitionsanlehen unbedeckt bleiben, in einer für die Gesellschaft gleichwie für das Königlich Ungarische Aerar günstigen Weise zur Löschung zu bringen, und endlich

c) dass im Falle etwaiger Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn die Rangverhältnisse und damals erworbenen Rechte ihres Personals keinerlei Schädigung erleiden werden.

In Erwägung, dass die Stabilität und Sicherheit der Aktienverzinsung vermöge der seitens der Ungarischen Regierung ertheilten Garantie selbst in dem Falle gewahrt bleibt, wenn etwa ein Betriebsdefizit eintreten sollte, empfahl die Direktion die Annahme dieser beiden Uebereinkommen, und zwar besonders aus nachstehenden zwei Gründen:

1. weil die Ungarische Nordostbahn durch die Uebernahme des Betriebes auf der Strecke Legenye-Mihalyi-Mezö-Laborcz-Landesgrenze einer- und nach Perfektionirung der geplanten tarifarischen Umgestaltung andererseits in der Lage sein werde, eher und nachhaltiger jenen, stets vor Augen gehaltenen, wichtigen Aufgaben zu entsprechen, welche ihr nicht nur das allgemeine Wohl des Landes, sondern auch insbesondere das Bestreben auferlegt, die wirthschaftlichen und kommerziellen Interessen jener Gegenden möglichst zu fördern, welche ihr Schienenstrang durchzieht;

2. deshalb, weil in Gemässheit der hiermit im Zusammenhange seitens der Königlich Ungarischen Regierung empfangenen Erklärungen zu erwarten ist, dass die Frage betreffend die Refundirung der aus der 1876er Investitionsanleihe nicht gedeckten staatlichen Vorschüsse günstige Erledigung finden wird.

Die Generalversammlung beschloss dementsprechend:

den mit der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen bezüglich der Betriebsübernahme der Strecke Legenye-Mihalyi-Mezö-Laborcz-Landesgrenze der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn abgeschlossenen Vertrag zu genehmigen und die rücksichtlich der tarifarischen Beziehungen vereinbarten Punktationen — gegen die in den unterbreiteten Ministerialerlassen enthaltenen Zusicherungen — zu acceptiren.

Eisenbahnkonferenz in Belgrad.

In Nr. 13 S. 130 d. Ztg. wurde mitgetheilt, dass auf einer Ungarisch-Serbisch-Bulgarischen Eisenbahnkonferenz einstimmig ein neuer Fahrplan Wien-Konstantinopel beschlossen worden sei.

Aus Konstantinopel wird uns von der Betriebsdirektion der Orientalischen Eisenbahnen (zu deren Netz bekanntlich die in der Türkei und in Ostrumelien gelegene Bahnstrecke Bellova-Konstantinopel gehört und welche als solche bei der fraglichen Konferenz vertreten war) berichtigend mitgetheilt, dass ein einstimmiger Beschluss überhaupt nicht gefasst, sondern die gestellten Anträge von zwei der anwesenden vier Verwaltungen nur ad referendum genommen wurden.

Disziplinargewalt der Eisenbahnen über ihre Bediensteten (Rechtsfall).

Der K. K. Oberste Gerichtshof hat im vorigen Jahre folgenden von beiden Untergerichten ausgesprochenen Rechtssatz bestätigt:

Die den Eisenbahnen unter Aufsicht des Staates zustehende Disziplinargewalt über ihre Bediensteten ist öffentlich rechtlicher Natur, und kann daher ein in Ausübung dieser Gewalt gefälltes Disziplinarerkenntniss weder in formeller, noch in materieller Beziehung einer Ueberprüfung durch den Civilrichter unterzogen werden. Bei Beurtheilung der privatrechtlichen Folgen eines solchen Disziplinarerkenntnisses hat der Richter von der urkundlich nachgewiesenen Thatsache der Fällung dieses Erkenntnisses auszugehen. — Es wurde nämlich mit diesem Urtheile die Klage eines von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Disziplinarwege entlassenen Packers auf Gewährung einer Pension deshalb zurückgewiesen, weil eine solche ihm nach deren Dienstordnung nicht gebührt und eine Ueberprüfung des diesbezüglichen Beschlusses ein unzulässiger Eingriff in die ihr nach der Betriebsordnung zustehende Disziplinargewalt wäre.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Es waren nur finanzielle Momente, welche den Markt beherrschten. Die Unzufriedenheit mit der Dividende der Kreditanstalt dämpfte die Haussebewegung; es wird ihr nämlich vorgeworfen, die ihr allererst angebotene Konversion der Eisenbahnprioritäten unterlassen zu haben, indem auf die Thätigkeit der Deutschen Bankiers hingewiesen wurde. Von den am 1. d. Mts. in der Gesammtsumme von 22,7 Millionen Gulden fälligen Koupons dürfte auch ein guter Theil der Börse zugeflossen sein. In steigender Richtung bewegten sich Nordbahn (2545), Nordwestbahn (183), Elbethalbahn (207,50), Südbahn (103,50), Budapest-Fünfkirchener (203,50), Fünfkirchen-Barcser (194,50), Lemberg-Czernowitz-Jassy (231) und die Böhmischen Bahnen. Gerüchte über Sanirungen seitens der Regierung erinnerten wieder an die fast ganz entwerthete Mährische Grenzbahn (17,50) und Mährisch-Schlesische Centralbahn (18). Gesucht waren Aktien der I. Wagen-Leihgesellschaft, welche eine Dividende von 8½ pCt. erzielt haben soll.

Aus Italien.

Adriatische Eisenbahnen.

Die Verwaltung hat eine Bekanntmachung erlassen, betreffend die Ausgabe von 60 000 neuen Aktien, welche den Aktionären im Verhältniss von sechs zu eins zum Parikourse zur Verfügung gestellt werden. Das Bezugsrecht ist vom 1. bis 30. Juni d. J. auszuüben und dabei sofort Vollzahlung zu leisten. Die neuen Aktien nehmen bereits an der Dividende für die zweite Hälfte des Jahres theil.

Mittelmeerbahnen.

Der Giovitunnel, welcher dazu bestimmt ist, den bedeutenden Verkehr zwischen Genua und Oberitalien zu entlasten, wird voraussichtlich am 2. April d. J. zunächst für Gütertransporte eröffnet werden. Die Personenbeförderung auf der neuen Linie soll erst Anfang Juni d. J. aufgenommen werden.

Westsizilianische Eisenbahngesellschaft (Palermo-Marsala-Travani).

Der Verwaltungsrath hat die Aktionäre der Gesellschaft zum 27. d. Mts. nach Rom zu einer Generalversammlung berufen, welche über das bereits (in Nr. 10 S. 95) erwähnte Projekt der Vereinigung der Gesellschaft mit der Italienischen Gesellschaft der Sizilianischen Eisenbahnen Beschluss fassen soll. Die letztere hat sich erboten, den Betrieb der Westsizilianischen Eisenbahn dauernd für eigene Rechnung zu übernehmen; die Aktionäre der Westsizilianischen Eisenbahngesellschaft sollen für ihre Aktien zu 500 Lire steuerfreie Obligationen zu einem gleichen Nennwerthe, welche mit jährlich 19 Lire verzinst und al pari ausgeloost werden, erhalten. Das Angebot bietet, wie von unterrichteter Seite gemeldet wird, den Aktionären im Verhältniss zum Tageskours der Aktien einen erheblichen Vortheil.

Sardinische Sekundärbahnen.

Die Gesellschaft der Sardinischen Sekundärbahnen hat eine erste Serie 4pCt. Obligationen im Betrage von 16 300 000 Lire emittirt, von denen 12 500 000 Lire von der Internationalen Bank in Berlin, dem Hause F. W. v. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, und der Deutschen Effekten- und Wechselbank, vormals L. A. Hahn in Frankfurt a/M. übernommen sind. Die Gesellschaft bezweckt die Erbauung und den Betrieb von Sekundärbahnen auf der Insel Sardinien und hat bisher die Linien Cagliari-Isili, Monti-Tempio, Macomer-Bola und Macomer-Nuoro im Gesammtumfang von etwa 230 km fertiggestellt. Für die ersten beiden Linien zahlt der Staat für die Dauer der Konzession eine jährliche Beihilfe von 9 950 Lire Brutto für das Kilometer und nach Abzug der Steuern und eines zur Sicherheit für den Betrieb zurückzuhaltenden Betrages von 2 000 Lire für das Kilometer eine jährliche Nettobeihilfe von 772 945 Lire. Die Staatsbeihilfe ist den Obligationsbesitzern mit Zustimmung der Regierung verpfändet, indem die Schuldurkunde zur Garantie für die Obligationen bei der Königlichen „Cassa di depositi e prestiti“ hinterlegt ist und diese Kasse verpflichtet ist, den Betrag der Beihilfe in Empfang zu nehmen und direkt für den Dienst der Obligationen zu verwenden. Der Verwaltungsrath hat die Rechnungen für 1888 genehmigt und beabsichtigt auf Grund derselben für die Aktien eine Dividende von 6½ pCt. in Vorschlag zu bringen.

Amerikanische Mittheilungen.

Sicherheit der Eisenbahn-Werthpapiere.

Hierüber hielt in einer kürzlich abgehaltenen Versammlung des Vereins der Staats-Gerichtsbeamten ein Mitglied, Daniel S. Remsen, einen sehr sachgemässen Vortrag. Aus dem Bericht hierüber in der „Railr. Gazette“ entnehmen wir das folgende:

Die Mängel des Eisenbahn-Verwaltungswesens scharf verurtheilend, hält sich der Redner doch von dem üblichen Fehler fern, die Schuld vorzugsweise oder gänzlich auf die Verworfenheit der Direktoren zu schieben, sondern er glaubt, dass die Kapitalisten ebensowohl wie die Gesetze zu tadeln sind. Erstere pflegen sehr sorglos bei der Auswahl ihrer Geldanlagen zu sein und die Gesetze bieten zu geringe Sicherheit gegen die Misswirthschaft der Direktoren, deren Macht häufig gross und verderblich ist. „Sie werden gewöhnlich nur auf ein Jahr gewählt, aber ihre Grundsätze können auf ein Jahrhundert für die Bahn wirksam werden. So können sie in manchen Staaten Nebengesetze (by-laws) machen, Verpachtungen, Pachtungen oder Vereinigungen (consolidations) beschliessen, Dividenden festsetzen, Garantien für Obligationen übernehmen, Aktien oder Obligationen vermehren und zu beliebigen Koursen ausgeben, Zweig- oder Verlängerungsbahnen bauen, oder andere Gesellschaften bei ihren Bahnbauten unterstützen, Aktien oder Obligationen anderer Bahnen ankaufen, ja sogar in manchen Fällen Bahnstrecken oder Dampfer veräussern, — alles ohne die Förmlichkeit einer Generalversammlung der Aktionäre.“ In mancher Beziehung erscheinen Reformen möglich. Die Befugniss der Direktoren zur Ausgabe von Obligationen müsste unbedingt von dem Beschlusse der Aktionäre abhängig gemacht werden, was bis jetzt im allgemeinen nicht der Fall ist. Selbst in Staaten, wie Newyork, wo man Versuche zur Beschützung der Aktionäre gemacht hat, sind die Beschränkungen nicht besonders wirksam, sowohl bezüglich der Art der Ausgabe solcher Obligationen, als auch des Betrages.

Die Zusammenlegung von Bahnen wird in manchen Staaten gesetzlich überwacht; aber Bestimmungen zum Schutze der widersprechenden Aktionäre fehlen meistens vollständig. In vielen Fällen können die Gesetze bezüglich der Zusammenlegung auch durch Pachtverträge umgangen werden, bezüglich welcher die Macht der Direktoren beinahe unumschränkt ist, und die Gelegenheit zu nachfolgender Ausgabe neuer Aktien im Austausch für die der gepachteten Linien setzt geradezu eine Belohnung auf den Vertrauensbruch der Direktoren aus. Ebenso gefährlich ist die Befugniss, für Obligationen anderer Gesellschaften Bürgschaft zu übernehmen. So seltsam es scheinen mag, „die Zahl der Staaten, in denen die Aktionäre vor Uebernahme solcher Lasten gefragt werden müssen, kann an den Fingern einer Hand hergezählt werden und die Zahl der Staaten, in denen der Betrag solcher Garantien beschränkt ist, ist nur halb so gross.“ Die unbegrenzte Macht der Direktoren, Dividenden festzusetzen, ist vielleicht weniger gefährlich für die Aktionäre, da diese selbst die Empfänger sind. Aber der herrschende Brauch, die Höhe des Betrages willkürlich und ohne vorhergehende Nachricht zu bestimmen, setzt die Direktoren in den Stand, in ihren eigenen Aktien nach Belieben zu spekuliren. „Die erste Andeutung in der Sache ist gewöhnlich die, dass die übliche oder eine andere Dividende erklärt oder nicht erklärt wird und dass danach der Marktwerth zu hoch oder zu niedrig ist. Selbst wenn aber die Aktionäre die Dividende zu beschliessen hätten, würde es mindestens ausserordentlich zweckmässig sein, ihnen vorher einen Abschluss zuzustellen.“ Die Macht der Direktoren, Thatsachen zu verheimlichen, ist in manchen Staaten eine beinahe unbeschränkte. Sie können den Aktionären selbst die Einsicht der Bücher und Papiere der Gesellschaft verweigern.

Manchen der bestehenden Uebelständen, zu denen u. a. auch die Zulassung von Vollmachten bei der Direktorenwahl gehört, würde theils durch unmittelbare Gesetzgebung, theils durch Ertheilung umfassenderer Befugnisse an die Eisenbahnkommissare abgeholfen werden können. Der Redner behandelt dann, ausser den Schäden durch die Frachtenkriege, namentlich die „Receiver“-Verwaltungen, welche er als einen grossen Unfug bezeichnet, häufig angewendet, um die Aktionäre von einem Einfluss auf die Verwaltung fern zu halten und sie dadurch zu zwingen, auf eine Umwandlung (Reorganisation) zu ungünstigen Bedingungen einzugehen. Wenn beim Entstehen von Schwierigkeiten die von den Aktionären erwählten Vertrauensmänner (Trustees) die Verfügung über die Bahn erhielten, so würde dieselbe unzweifelhaft im Interesse der Sicherheit der Aktionäre verwaltet werden; haben letztere Fehler begangen, so müssten die Obligationenbesitzer mit der Ueberwachung beauftragt werden. Nöthigenfalls müsste man das Eigenthum zur Versteigerung stellen und wenn der Ertrag die Schulden überstiege, so würde der Ueberschuss den Aktionären zukommen, andernfalls würde das Eigenthum den Obligationenbesitzern zuzusprechen und deren Obligationen würden in Aktien umzuwandeln sein. Weiter erforderliche Geldmittel wären dann durch eine neue Anleihe leicht zu beschaffen.

Mit diesen Vorschlägen ist aber das genannte Blatt nicht einverstanden und wendet dagegen ein: Häufig genug haften auf verschiedenen Theilen einer Bahn verschiedene Anleihen und besondere Rechte und Ansprüche; sollte nur für jeden Theil eine besondere Verwaltung eingesetzt werden, so würde dies, namentlich wenn die einzelnen Theile einander etwa feindlich gegenüberständen, die erfolgreiche Betreibung des Ganzen sehr gefährden, die Aufbringung erforderlicher Geldmittel behindern und den Werth des Gesammteigenthums erheblich herabdrücken. Diese beklagenswerthen Thatsachen haben die Nothwendigkeit hervorgerufen, „Receiver“ einzusetzen und „Receiver-Certificate“ (Schuldverschreibungen der eingesetzten Verwalter) zu schaffen. Freilich sind auch hierdurch wiederum grosse Schwierigkeiten hervorgerufen, deren Abhilfe nicht leicht ist.

Die durch Tarifkriege den Bahneigenthümern entstehenden Schäden legt der Redner hauptsächlich den Direktoren (Managern) zur Last, da sie hierbei ihre Widersacher durch Vernichtung des Eigenthums ihrer eigenen Aktionäre bekämpften; er verlangt deshalb, dass die Direktoren den Aktionären gegenüber wegen jeder Tarifermässigung verantwortlich gemacht würden. Hiergegen wendet aber das genannte Blatt ein, dass durch die vielen, nun einmal bestehenden Parallelbahnen es doch häufig genug einer, selbst der ordentlichsten Verwaltung unmöglich gemacht werde, den von einer sorglosen Verwaltung ausgehenden Tarifermässigungen nicht durch gleiche Maassregeln entgegen

zu treten, da ein ruhiges Zusehen öfters viel grösseren Schaden bringen könnte, als ein kräftiges Entgegenwirken. Mit der Verantwortlichkeit der Direktoren sei also allein nicht zu helfen; nur durch Hinzukommen voller Oeffentlichkeit sei vielleicht Abhilfe möglich. Soweit die gegenwärtige Verbindung der Bankhäuser mit den Eisenbahnpräsidenten diese Zwecke sichern könne, werde sie erfolgreich sein; durch Verbote und Strafen in einzelnen Fällen werde sie dagegen nicht zum Ziele kommen. H.

Aus dem Ingenieurverein in Berlin.

Rechtsprechung bei einem Unfall. — Kraftübertragung durch Pressluft in Paris.

Unter den Mittheilungen, mit welchen der Vorsitzende, Herr Th. Seydel, die Sitzung vom 6. d. Mts. eröffnete, verdient eine besondere Erwähnung, insofern sie einen wichtigen Fall der Rechtsprechung bei Unfallversicherungsangelegenheiten betrifft. Es ist nämlich ein Fabrikinhaber verurtheilt worden, in dessen Fabrik ein Arbeiter wegen Fehlens einer Schutzvorrichtung verunglückt war, trotzdem der Arbeiter gegen ausdrückliches Verbot die Schutzvorrichtung selbst erst entfernt hatte. Die Verurtheilung erfolgte auf Grund der Thatsache, dass die Vorrichtung schon seit einigen Tagen vor Eintreten des Unfalles abgeschraubt war; eine derartige Unregelmässigkeit hätte, so führte das Erkenntniss aus, bei aufmerksamer Betriebsüberwachung während dieser Zeit bemerkt und abgestellt werden müssen.

Einen sehr interessanten Vortrag hielt Professor Riedler von der technischen Hochschule über die Pariser Anlage zur Kraftübertragung durch Pressluft. — Diese Anlage bildet den ersten gelungenen Versuch, gepresste Luft durch die ganze Stadt hindurch zu allen möglichen Verwendungen zu vertheilen. Hervorgegangen ist dieselbe aus der Pressluftanlage für pneumatische Uhren, und seit Jahresfrist wird sie betrieben mittelst Dampfmaschinen von über 2000 Pferdekräften. Die Hauptbetriebsstelle befindet sich auf der Höhe von Belleville am Rande der Stadt; 6 Verbundmaschinen und 12 Kompressoren sind dort neben einigen älteren Maschinen in Thätigkeit; das Kondensationswasser wird durch Abkühlung auf einem Gradirwerke wieder verwendbar gemacht. Behälter für 250000 cbm (gepresst) Luft regeln den Betrieb, der übrigens fortdauernder Erweiterungen bedarf, da der Verbrauch rasch zunimmt. Namentlich Nachmittags und Abends, wo neben der industriellen Verwendung der Pressluft noch diejenige für Beleuchtungszwecke kommt, ist die Hauptbetriebsstelle bereits stark überlastet. Deshalb richtet man eine neue Anlage ein, welche binnen Jahresfrist betriebsfähig sein dürfte. Dabei kommt ein eigenthümlicher Luftbehälter zur Anwendung, nämlich ein in 80 m Tiefe unter der Erdoberfläche angelegter Stollen von 12 cbm Rauminhalt, in welchen die Luft hineingetrieben und durch Wassergegendruck auf 8 cm Spannung erhalten werden soll. Falls nicht Undichtigkeiten des Gesteines die Sache vereiteln, wird dieser Behälter seinen Zweck vortrefflich erfüllen. Die Maschinenanlage der Betriebsstelle besitzt übrigens mancherlei Mängel, durch deren Beseitigung sich die Leistung des Werkes wesentlich erhöhen liesse. Musterhaft dagegen ist die Einrichtung der Röhrenlegung durch die ganze Stadt hindurch. Sie fällt zusammen mit derjenigen, die überhaupt in Paris eingeführt ist für Leitungen aller Art — Wasserleitung, Gas, Telegraphie, Rohrpost. Die Entwässerungskanäle der Stadt sind nämlich derart ausgeführt, dass alle diese Leitungen in ihnen liegen. Sie sind nebeneinander an der Decke der sehr geräumigen Kanäle befestigt und somit sehr leicht zugänglich. Reparaturen werden vorgenommen, ohne dass ein Aufreissen des Pflasters und Durchwühlen des Bodens, wie solches z. B. in Berlin leider so oft der Fall, nothwendig wäre. So werden Kosten und Belästigung des Verkehrs vermieden. Durch die Einsteigschachte reicht man das Material hinunter und innerhalb des Kanals erfolgt die Ausbesserung, ohne dass Jemand davon etwas verspürt.

Höchst mannigfaltig ist die Verwendung der Pressluft. Die pneumatisch stellbaren Uhren, gegenwärtig 10000, beanspruchen allein 3000 km Luftleitung und 180 cm Luftverbrauch in der Stunde. Die Französische Bank betreibt mit Pressluft eine eigene Rohrpost in ihren Büreaus; die zahlreichen hydraulischen Aufzüge in der Stadt werden mehr und mehr, weil das Wasser zu theuer ist, für Luftbetrieb umgearbeitet; dasselbe ist bei Bier- und Wein-Druckapparaten der Fall; ein Arzt hat pneumatische Bäder für Lungenkranke eingerichtet. Am wichtigsten ist natürlich die Verwendung für Maschinenbetrieb — um so mehr, als bei der Enge der Pariser Werkstätten Dampfmaschinenbetrieb grosse Uebelstände mit sich bringt. Für Deutsche Begriffe sind die Zustände in diesen Werkstätten, wo oft Maschine auf Maschine steht, überhaupt unerhört, und man sollte es nicht für möglich halten, wie sich die Leute betreffs Anbringung der Maschinen vielfach zu helfen wissen. Die Pressluftmaschinen besitzen dabei den grossen Vortheil, dass sie durchaus keiner sachverständigen Ueberwachung bedürfen; ehemalige Dampfmaschinen können zudem ohne weiteres mit Pressluft betrieben werden. Der wichtigste Umstand liegt aber in der Abkühlung, welche die Pressluft, sobald beim Verbrauche der Druck nachlässt, erleidet. Dieser Abkühlung muss, wo nicht besondere Kältewirkungen Zweck des Luftverbrauches sind, begegnet werden, damit nicht der ganze Apparat vereist. Es geschieht das mittelst kleiner eiserner Oefen, welche die Pressluft anwärmen, bevor sie in den Motor gelangt, dadurch steigt zugleich die Spannung. Vielfach aber, z. B. bei Konditoren, soll gerade Kälte erzeugt werden, und so betreibt beispielsweise der Konditor mittelst Pressluft seine Rührwerke, seine elektrische Beleuchtung und seine Gefriervorrichtungen. Die Bourse de commerce hält solcherweise die Keller kalt, in welchen die nicht sogleich in die Markthallen gelangenden Lebensmittel aufbewahrt werden; Vortragender sah eine Kühlkammer für 400 geschlachtete Hammel, die in Eis von Australien nach Havre gekommen und von da in Eiswagen nach Paris befördert waren. Sogar die Morgue schützt ihre Leichen mittelst Pressluftkühlung vor Verwesung, und es lag dort eine Leiche, deren Erhaltung für gerichtliche Zwecke erfordert wurde, bereits seit zwei Jahren unverändert. Die Verwendung der Pressluft für Erzeugung elektrischen Lichtes fand allerdings in Paris besonders geeigneten Boden, da die ursprünglich begründeten Elektrizitätsgesellschaften die auf sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt hatten; wie weit im übrigen aber die Verwendung der Pressluft geht, mag der Fall zeigen, dass sogar Zahnbohrmaschinen mit derselben betrieben werden.

Aus dem Elektrotechnischen Verein.

In der Februarsitzung des Elektrotechnischen Vereins, welche am 26. v. Mts. stattfand und trotz der Ungunst der Witterung eine sehr rege Betheiligung aufwies, sprach der neugewählte Vorsitzende, Herr Ministerialdirektor Hake, zunächst Worte des Dankes für die durch den seitherigen Vorsitzenden, Herrn Geheimen Regierungsrath Dr. Werner von Siemens, in den rückliegenden Jahren bethätigte Hingebung bei Leitung der Vereinsgeschäfte. Nach Mittheilung der durch die stattgehabten Neuwahlen erforderlich gewordenen Neubildungen der Abtheilungen des technischen Ausschusses erhielt Herr Branddirektor Stude das Wort zu dem angemeldeten Vortrage über Beobachtungen und Untersuchungen von Blitzschlägen. Redner besprach einleitend eine Reihe interessanter Blitzschläge, die ihm in seiner vieljährigen Praxis als Branddirektor von Bremen bekannt geworden waren, und die sich als besonders werthvolle Beiträge zur Physiographie der Gewitter darstellten. Nach weiteren orientirenden Bemerkungen über Lage, Boden und Klima Bremens und der Umgegend sprach der Herr Vortragende über die Bauart und Wirkung der Blitzableiter, Anschluss derselben an Gas- und Wasserleitung und die Einbeziehung von leitenden Massen innerhalb der Gebäude in den Weg der Blitzableitungen. Redner berührte im weiteren den Einfluss der Bodenbeschaffenheit auf die Blitzschläge. Wie die Zahl der verderbenbringenden Blitzschläge von der physikalischen und chemischen Beschaffenheit des Bodens abhänge, gehe aus Beobachtungen hervor, welche der Forstmeister Feye in Detmold seit dem Jahre 1874 in den Fürstlich Lippeschen Oberförstereien an Waldbäumen habe anstellen lassen. Redner empfahl schliesslich, diese Beobachtungen in grossem Stile fortzuführen und statistische Erhebungen über die Blitzschläge in möglichst weitem Umfange, vielleicht unter Mitwirkung der Postverwaltung, vorzubereiten.

Professor von Bezold wies in der danach stattgehabten sehr regen und interessanten Diskussion zunächst darauf hin, dass für das Königreich Bayern seit den vierziger Jahren reichhaltiges statistisches Material bereits vorliege, dass jedoch das Gebiet der Gewitterstatistik noch ein sehr grosses Arbeitsfeld sei, und dass, abgesehen von der wünschenswerthen Vermehrung der Stationen auch die genauere Verabredung einheitlicher Normen anzustreben sei, welche das subjektive Ermessen der jeweiligen Beobachter möglichst ausschliessen. Die weitere Diskussion, an welcher sich die Herren Fabrikbesitzer Wedding, Professor Dr. F. Neesen, Professor Dr. R. Rühlmann, Geh. Regierungsrath Dr. Brix und Dr. Koepsel betheiligten, verlief äusserst anregend und legte Zeugniss für das Interesse ab, welches die Versammlung dem Gegenstand des Vortrags entgegenbrachte.

Betriebskosten Englischer Eisenbahnen.

Es dürfte für unser Eisenbahnwesen von Interesse sein, einen Vergleich der prozentmässigen Betriebskosten mit besonders denjenigen Englischen Gesellschaften anzustellen, die den überwiegenden Theil ihrer Einnahmen aus dem Güterverkehre beziehen. Bei vielen der sogenannten Personenbahnen kommt nämlich der ganz abnorme Passagierverkehr des übervölkerten Londons in Betracht und lässt keine angemessene Parallele mit den Verhältnissen anderer Länder zu.

Die Englischen Betriebskosten werden festgestellt, nachdem die „verschiedenen" Einnahmen und Ausgaben, wie z. B. für Docks, Dampfschiffe usw. aus den Rechnungen entfernt, während alle Abgaben, Schadenersatzbeträge und Gerichtskosten eingeschlossen sind.

Die grösste Britische Eisenbahngesellschaft ist die London & North Western, die den Ruf einer Musterbahn wegen ihrer Pünktlichkeit und der vorzüglichen Ausstattung ihres Wagenparkes besitzt. Mit einem Prozentsatze von 47 in 1870 anfangend, erfolgte in 1871 ein Fall bis auf 45⅓, von welchem Zeitpunkte an eine fortwährende Steigerung eintrat, die in 1876 bei 56⅓ pCt. ihren Höhepunkt erreichte und von da ab mit einer vorübergehenden Unterbrechung in 1881 rückgängig blieb, bis sich im vorigen Jahre die Betriebskosten auf 51 pCt. reduzirten.

Während derselben Periode (1870/88) arbeitete die Great Western mit 47 pCt. in 1870/72, stieg dann bis 58 pCt. (1874), erhielt sich, mit unbedeutenden Abweichungen, bis 1877 auf demselben Punkte und fiel dann bis auf 50 pCt. (1880). Seitdem bewegte sich der Prozentsatz in mässigen Grenzen und zwar in 1881/84 zwischen 52 und 48 und in 1886/88 zwischen 51 und 48 pCt. Das II. Semester ist auf allen Britischen Bahnen das bessere und deshalb stellt sich der Betrieb vom 1. Juli bis 31. Dezember gewöhnlich um 2 bis 3 pCt. billiger als im ersten Halbjahr.

Die North Eastern, die sich des schweren Transportes von Schottland erfreut, arbeitete in 1870/71 mit 44 pCt., stieg dann unausgesetzt bis 1874, als 54 pCt. erreicht wurde, worauf eine Abnahme der Kosten entstand, die in 1880 ihren niedrigsten Punkt von 48 erzielte. Dann trat die umgekehrte Bewegung ein bis zum Maximum von 55 pCt. in 1886, doch ist seitdem eine Verringerung von etwa 2 pCt. erfolgt und der Durchschnitt für 1888 war 53 pCt.

Die Midland, welche die industriellen Bezirke Centralenglands bedient, zeigte in der Periode 1870/88 die folgenden Schwankungen im Prozentsatze ihrer Betriebskosten. Mit 47 pCt. einsetzend, stieg die Rate ohne Unterbrechung bis 56½ in 1873, ging dann auf 55 in 1874/75 zurück, hob sich vorübergehend auf 56 in 1876 und fiel von da ab bis zu 50½ in 1879, wo die Reaktion eintrat und in 54¾ pCt. (1886) gipfelte, wonach ein kleiner Rückgang erfolgte, doch behaupteten sich die Kosten noch im Vorjahre auf durchschnittlich 53 pCt.

Aus diesen Beispielen geht deutlich hervor, dass sich keine Norm für die Betriebsausgaben selbst auf solchen Linien feststellen lässt, die ihrer Natur nach viel Aehnlichkeit mit einander haben, weil bei jeder Gesellschaft so viele Spezialverhältnisse in Betracht kommen, dass eine annähernde Einförmigkeit des Prozentsatzes rein zufällig ist. Im ganzen gehen die Englischen Eisenbahnbehörden von dem Grundsatze aus, die Interessen der Aktionäre mit denen des Publikums möglichst in Einklang zu bringen. Diese gemeinnützige Tendenz rührt indess nicht von einer Gefühlspolitik, sondern von der Ueberzeugung her, dass das Parlament eine Tarif- und Fahrgeldherabsetzung anordnen dürfte, sobald die Nettogewinne der leitenden Compagnien zu sehr anschwellen. Anstatt sich solcher Gefahr auszusetzen, ziehen es die Verwaltungen vor, grössere Bequemlichkeiten für die Passagiere zu schaffen, ihre Bahnhöfe zu verschönern und andere Ausgaben zu verursachen, die allenfalls hätten unterbleiben können. Derartige Umstände, die natürlich nur die „reichen" Linien betreffen, haben den Erfolg, die prozentmässigen Betriebskosten auf einem verhältnissmässig hohen Niveau zu erhalten. Im Durchschnitt fahren aber sowohl die Bahnen als das Publikum ziemlich gut bei dem Systeme und der Englische Eisenbahndienst ist dadurch weniger Angriffen ausgesetzt, als zu erwarten wäre, wenn das ganze Bestreben der Direktionen sich darauf richtete, den höchstmöglichsten Gewinn für die Aktionäre zu erzielen. Die jetzige Eisenbahnpolitik ist kurzweg: Leben und leben lassen!

Verschiedenes.

Verbesserungen im Schiffsbau.

In den letzten Jahren ist die Zunahme in der Grösse und Leistungsfähigkeit der Seedampfer noch bedeutender gewesen, als die der Lokomotiven und Wagen. Die Grundregel ist in beiden Fällen die gleiche. Ein grosser Dampfer erfordert unter guten Verhältnissen mehr Feuerung, aber gleichzeitig wächst die Tragkraft viel schneller, als der Kohlenverbrauch, während die Ausgabe für Löhnung verhältnissmässig gering bleibt. Vor 15 Jahren wurden 5000 t-Dampfer als gross und 16 Knoten für die Stunde als eine unvortheilhafte Schnelligkeit angesehen. Heute lässt sich die Ozean-Personenbeförderung mit Erfolg nur unter Ueberschreitung dieser beiden Zahlen durchführen. Der schwer beschränkte Gewinn der Dampfschifffahrt machte sich vor wenigen Jahren als ein Hinderniss dieser Entwickelung fühlbar, weil man fand, dass die alten Dampfer beinahe ebensowenig nutzbringend waren, als die neuen. Mit der Ausdehnung des Verkehrs in den Jahren 1887 und 1888 trat in dieser Beziehung ein grösserer Fortschritt ein, als je vorher.

Das hervortretendste Beispiel von Unternehmungsgeist gibt gerade jetzt die Hamburger Linie, welche längere Zeit hindurch langsame Boote fuhr, aber nun 4 Zwillings-Schraubendampfer von 12500 Pferdekraft und 10000 t Deplacement im Bau hat. Einer derselben „Victoria Augusta" ist bereits in Stettin vom Stapel gelassen; der zweite wird ebenfalls dort gebaut, wogegen die beiden anderen von Laird am Mersey hergestellt werden. Dies sind aber keineswegs die alleinigen Vermehrungen erster Ordnung für die Atlantische Flotte. Die Inman-Linie wird während der kommenden Fahrzeit die „City of Paris" und die „City of Newyork", jede von 10000 t, in Fahrt setzen. Die „White Star"-Linie hat ebenfalls zwei neue gleichartige Dampfer, welche die am schnellsten fahrenden des Atlantischen Meeres werden sollen. Alle diese Boote haben Zwillingsschrauben, zwei Satz Maschinen dreifacher Expansion und sowohl der Länge als der Quere nach Abschläge (Bulkheads).

Die Verwendung grösster und schneller Dampfer ist vorzugsweise bemerkbar auf den nördlichen Atlantischen Linien, ist aber nicht etwa auf sie beschränkt. Die Peninsular & Oriental Gesellschaft, gewöhnlich mit Verbesserungen sehr langsam vorschreitend, lässt ein neues Boot von 5500 t und 5000 Pferdekraft bauen. Die Canadian Pacific Eisenbahngesellschaft hat Auftrag gegeben zum Bau dreier 5000 t-Dampfer von bedeutender Schnelligkeit für den von ihr übernommenen Postdienst zwischen Vancouver (dem Pacific-Endpunkt der Bahn) und Japan. Die Spanische „Compania Transatlantica" hat zwei neue Boote von beinahe 5000 t hergestellt, die gleichzeitig als Hilfskreuzer der Spanischen Kriegsflotte nutzbar sein sollen. Bemerkenswerth ist endlich noch, dass ein regelmässiger Dienst zwischen Frankreich und Madagaskar mit Dampfern von 4500 t Tragkraft jetzt eingerichtet wird.

Die Verbesserungen bestehen aber nicht lediglich in dem Bau von schnellfahrenden Personendampfern; es ist vielmehr ein wachsendes Streben nach Trennung der Personen- von der Güterbeförderung ersichtlich. Der Norddeutsche Lloyd hat eben jetzt auf dem Clyde den Stahldampfer „Dresden" zu 4500 t mit dreifachen Expansionsmaschinen erbauen lassen, welcher zur Beförderung von 2000 Auswanderern eingerichtet ist und ein Schwesterschiff ist in der Herstellung begriffen. Als ein Zeichen des Fortschrittes im Schiffsbau gilt es, dass der „Dresden" binnen 100 Arbeitstagen fertiggestellt wurde. Von Güterschiffen ist ein neuer in Newcastle für ein Antwerpener Haus gebauter Petroleumdampfer von 3000 t Tragkraft zu nennen, dessen Behälterabtheilungen den Inhalt von 18500 Fässern aufnehmen können. Dasselbe Haus besitzt ein Petroleum-Segelschiff von ähnlicher Bauart, dessen Erfolge zu dem gegenwärtigen Versuch ermuthigt haben. Auch der Bau von Dampfern, welche ausschliesslich der Viehbeförderung dienen sollen, hat sich als nutzbringend erwiesen.

Die Anwendung von dreifachen Expansionsmaschinen ist mehr und mehr eine allgemeine geworden. Sie kommen nicht allein bei den Schnell-Personendampfern vor, sondern auch bei den bestgebauten Auswanderer- und Frachtschiffen. Anscheinend erfolgreiche Versuche sind, mindestens bei einem neuen Dampfer, mit vierfachen Expansionsmaschinen gemacht, wobei die Cylinder paarweise, einer über dem andern, gelegt sind.

Ungeachtet dieser Fortschritte bei der Dampfkraft scheinen doch die Segelschiffe nicht gänzlich hintangesetzt zu werden. Beispielsweise ist für Liverpooler Betheiligte ein viermastiges Segelschiff von mehr als 5000 t reiner Tragfähigkeit neuerdings gebaut worden; es ist 333 Fuss lang, 48 Fuss breit und 26¾ Fuss tief und für den Dienst nach Australien bestimmt. Zwei andere Segelschiffe ziemlich gleicher Art sind für ein Haus in Bordeaux bestellt. Der Erfolg aller dieser Neuerungen im Schiffsverkehr wird in der nächsten Folgezeit unzweifelhaft ein sehr bedeutender sein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der vom 23. Februar cr. ab durch Schneeverwehungen gestörte Betrieb auf der Neuhaldensleber Eisenbahn ist am 27. Februar im vollen Umfange wieder aufgenommen.

Neuhaldensleben, den 4. März 1889. (620)

Der Vorstand
der Neuhaldensleber Eisenbahn-gesellschaft.

---

2. Verkehrsstörungen u. Verkehrs-wiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der am 20. Februar l. J. wegen Schneeverwehung eingestellte Güterzugsverkehr in der Strecke Dolina-Wygoda wurde am 25. Februar l. J., und der am 23. Februar l. J. aus gleicher Ursache eingestellte Gesammtverkehr in der Strecke Jaslo-Sanok wurde am 26. Februar l. J. wieder aufgenommen.

Ferner war der Gesammtverkehr wegen Schneeverwehung in der Strecke Stanislau-Husiatyn vom 25. bis 28. Februar l. J., in der Strecke Chyrow-Stry vom 25. bis 26. Februar l. J. und in der Strecke Przemysl-Zagorz vom 23. bis 25. Februar l. J. eingestellt.

Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung wird dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Wien, am 2. März 1889. (621)

---

3. Güterverkehr.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 6. März 1889 treten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von roher Baumwolle im Verkehr von den Elbe-, Weser-, Emshafenstationen nach den Stationen Deutz B. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Deutz K. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Elberfeld, den 5/3. 89. (622)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

In den Deutsch-Russischen Gütertarif vom 20. Oktober a. St./1. November n. St. 1888 Heft I wird mit sofortiger Gültigkeit nachstehende Zusatzbestimmung zu § 50 des Betriebsreglements aufgenommen:

Im Verkehre nach Hamburg B. und Hamburg L. B. müssen allen Wagenladungen seitens der Versender Frachtbriefe in doppelter Ausfertigung mitgegeben werden, von denen das mit „Duplikat“ bezeichnete Exemplar sämmtliche Angaben des Originalfrachtbriefes (auch die Frachteintragungen) wörtlich enthalten muss.

Der Originalfrachtbrief ist den Zollpapieren, der Duplikatfrachtbrief den Expeditionspapieren beizufügen.

Bromberg, den 23. Februar 1889. (623)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Verkehr der Station Frankfurt a/M. Staatsbahnhof Main-Neckarbahn, sowie der Stationen der Hessischen Ludwigsbahn in Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden mit den südlich von Pfullendorf und Sigmaringen gelegenen Badischen Stationen bis einschliesslich Zizenhausen werden auf den 1. April l. J. neue Entfernungen und Frachtsätze eingeführt, welche theilweise beträchtliche Ermässigungen, aber auch einige wenige und unbedeutende Erhöhungen mit sich bringen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben jedoch die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis 15. April d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 2. März 1889. (624)

Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 10. d. Mts. tritt zum Heft I des Gütertarifs für den Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 (Gaskoks) für die Station Aachen-Kölnthor. Die betreffenden Ausnahmefrachtsätze für Immendingen, Mengen, Pfullendorf und Sigmaringen finden gleichzeitig auch im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen Anwendung.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 2. März 1889. (625)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Triest- bezw. Fiume-Sächsischer Verband. Für die Beförderung von Südfrüchten, getrockneten, als Cibeben, Corinthen, Feigen, Johannisbrot (Caroben), Mandeln (mit oder ohne Hülsen), Pinien (Pignolen), Pistazien, Prugnen oder Prünellen, Rosinen und Weinbeeren in Wagenladungen von Triest und Fiume nach Altenburg, Chemnitz, Crimmitschau, Glauchau, Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Leipzig (Thür. Bhf.), Meerane, Plagwitz-Lindenau (S. St. B.), Plagwitz-Lindenau (Thür. Bhf.), Plauen i. V. (oberer Bhf.), Plauen i. V. (unterer Bhf.), Reichenbach i. V., Werdau und Zwickau treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze am 10. März l. J. ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen auf bezügliche Anfrage Auskunft ertheilen.

Dresden, am 5. März 1889. (626)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits. Theil I. Am 15. März d. J. tritt der Nachtrag I zu dem in der Uebersicht genannten, seit 1. August 1888 gültigen Theil I in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie der Güterklassifikation für den Niederländisch- bezw. Deutsch-(Sächsisch-) Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr und kann zum Preise von 10 ₰ das Stück durch die Güterexpeditionen bezogen werden.

Insoweit mit diesem Nachtrage Frachterhöhungen verbunden sind, erlangen solche erst am 15. Mai d. J. Geltung.

Dresden, am 2. März 1889. (627)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Lokal-Verkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahn-Verkehre Berlin- und Magdeburg-Erfurt. Vom 15. März d. J. ab findet direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Dahme und Kemlitz der Dahme-Uckroer Eisenbahn einerseits und den in den Vieh- usw. Tarifen für obengenannte Verkehre aufgenommenen Stationen andererseits statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, sowie das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Erfurt, den 1. März 1889. (628)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. März d. J. erscheint zum Hessisch-Württembergischen Gütertarif der Nachtrag V. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, zu 0.40 ℳ für das Stück zu beziehen.

Mainz, den 28. Februar 1889. (629)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. In dem Theile II vom 1. Oktober 1888, enthaltend besondere Bestimmungen für den Güterverkehr, erhält die Bestimmung bezüglich der erforderlichen Zolldeklarationen auf Seite 6 unter Ziffer 2 von Zeile 5 ab folgenden Wortlaut:

„An Zolldeklarationen sind beizugeben:

a) den nach der Prinz Heinrichbahn bestimmten, die Belgische Staatsbahn berührenden, ferner den über Rodingen Grenze nach Frankreich, sowie den, nach Athus, Station der Prinz Heinrichbahn, und Schimpach Grenze bestimmten, die Belgische Staatsbahn nicht berührenden Gütern 1 Stück;

b) den über Rodingen Grenze nach Frankreich, sowie den, nach Athus, Station der Prinz Heinrichbahn, und Schimpach Grenze bestimmten, die Belgische Staatsbahn berührenden Gütern 2 Stück.“

Diese Aenderung tritt am 10. d. Mts. in Kraft.

Köln, den 4. März 1889. (630)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. I.

Beiblatt zu Nr. 19 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 9. März 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Bayerische Station Geiselhöring. Am 10. März d. J. gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Geiselhöring der Bayerischen Staatsbahnen und sämmtlichen Verbandsstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg zur Einführung, über deren Höhe seitens der betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilt wird.
Magdeburg, den 5. März 1889. (631)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Bayerische Station Geiselhöring ist vom 1. d. Mts. an in den direkten Güterverkehr der am Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande betheiligten Stationen der nördlichen Bahnverwaltungen einbezogen. In den Tarifheften Nr. 1, 2 und 3 bedarf es auf Seite 28 bezw. 25 und 26 der Ergänzung der Kilometertafeln I durch folgenden Eintrag:

	a	b	c	d
Geiselhöring-Regensburg	33	35	37	41

und es sind, zuzüglich der für Regensburg verzeichneten Tarifkilometer, die Gesammtentfernungen der Ermittelung der Frachtsätze zu Grunde zu legen.
Hannover, den 1. März 1889. (632)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. April 1889 tritt zum Lokalgütertarif vom 1. August 1887 der Nachtrag 11 in Kraft, welcher — soweit der Vorrath reicht — durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden kann.

Der Nachtrag enthält ausser bereits früher publizirten Tarifmaassnahmen einen Ausnahmetarif für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen.

Ferner werden durch diesen Nachtrag die für den Verkehr zwischen Stationen der Strecke Berlin-Neustadt a/D. und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und Hamburg, den vorbelegenen Stationen und westlich bezw. nördlich über Hamburg hinaus belegenen Stationen andererseits im Haupttarif bezw. in den früheren Nachträgen enthaltenen ermässigten Stückgutfrachtsätze mit dem 31 März d. J. aufgehoben.

Ausserdem enthält der Nachtrag einzelne Entfernungsberichtigungen, welche, soweit dadurch Erhöhungen herbeigeführt werden, mit dem 1. Mai d. J. Gültigkeit erlangen.
Altona, den 4. März 1889. (633)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 13/1. Februar cr. ab sind die Getreide- usw. Frachtsätze von den Stationen Kursk Stadt bis inkl. Stanowoi Kolodes der Moskau-Kursker Bahn über Kursk-Kiew-Kowel nach Danzig und Neufahrwasser um je 1,50 R. pro Wagen ermässigt worden. (634J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der am Weichsel-Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlen-Verkehr. Die Station Guthmannshausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab in den Böhmisch-Norddeutschen Braunkohlenverkehr einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind um 1 M. höher als diejenigen für die Station Buttstädt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M.
Dresden, den 5. März 1889. (635)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergischer Lokal-Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit kommt für die Beförderung von Gyps in Wagenladungen von 10 000 kg von Wilhelmsglück nach Hessenthal ein Frachtsatz von 0,07 M. pro 100 kg zur Einführung.
Stuttgart, den 5. März 1889. (636)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
F. d. Pr.: Wrede.

Main-Neckar-Bahn. Zum Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheft IXa (Verkehr mit Belgischen Seehäfen) wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. der Nachtrag III ausgegeben, enthaltend u. a. Frachtsätze für die diesseitige Station Ladenburg. Exemplare des Nachtrages sind durch unsere Expeditionen zu beziehen.
Darmstadt, den 4. März 1889. (637)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutsch-Schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Dezember 1888 der Nachtrag I in Kraft, durch welchen die Fahrpreise von Leipzig (Thür. Bhf.) nach Luzern, sowie die Gepäcktaxen von Zürich nach Gotha und Erfurt und umgekehrt ermässigt bezw. um ein Geringes erhöht werden.
Erfurt, den 28. Februar 1889. (638)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf der Nebenprodukte und Altmaterialien der Gasanstalten zu Witten, Hagen, Steele und Lennep. Angebotstermin am 22. März d. J., Vormittags 11 Uhr in dem maschinentechnischen Büreau hier. Bedingungen nebst Massenverzeichniss können von Kanzleirath Peltz hier gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ angefordert werden.
Elberfeld, 1./3. 89. (639)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Offene Stellen.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen. Bei diesseitiger Verwaltung ist die Stelle eines Bahn-Kontroleurs baldigst zu besetzen.

Nur durchaus geeignete, in allen Zweigen des Eisenbahn-Betriebsdienstes erfahrene Beamte wollen sich unter Beifügung eines Lebenslaufs und von Zeugnissabschriften mit Angabe der Gehaltsansprüche bei unserem technischen Mitgliede, Eisenbahn-Betriebsdirektor Schönfeld in Lippstadt, melden.
Lüdenscheid, den 3. März 1889. (640
Die Direktion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 20. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. März 1889.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Aus den Verhandlungen der III. Generalversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins.

Ueber die Verhandlungen der am 6, 7. und 8. September v. J. in Brüssel abgehaltenen III. Generalversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins ist uns ein ausführliches gedrucktes Protokoll zugegangen, dessen Inhalt nicht allein für die Theilnehmer der Versammlung, sondern überhaupt für die dem Verkehrswesen nahestehenden Kreise werthvoll ist. Wir unterziehen uns daher gern der Aufgabe, das Ergebniss einiger wichtiger Berathungsgegenstände, welche die, 119 Personen umfassende Versammlung beschäftigt haben, zur Kenntniss unserer Leser zu bringen.

Die erste Frage der besonderen Tagesordnung betraf die Grundsätze der Pensions-, Versorgungs- und Krankenkassen, an welchen die Beamten und Bediensteten der Strassenbahngesellschaften unter Mitwirkung der letzteren betheiligt sind. Nach dem, von dem Direktor der Münchener Trambahngesellschaft, Graf Graziadei, erstatteten Berichte ist in Deutschland durch das am 15. Juni 1883 in Kraft getretene Kranken-Versicherungsgesetz für das Personal sämmtlicher Strassenbahnen Deutschlands für Krankheits- und Sterbefälle gesorgt. Hiernach erhalten Kranke freie ärztliche Behandlung, kostenfreie Lieferung von Arzneien und kleinen Heilmitteln (Brillen, Bruchbänder), ferner im Falle der Erwerbsunfähigkeit vom dritten Tage nach dem Eintritte der Krankheit ab bis zum Ablauf der 13. Woche ein Krankengeld von mindestens 50 pCt. desjenigen Durchschnittslohnes, nach welchem die Beiträge bemessen werden. Bei Todesfällen wird mindestens ein Sterbegeld im zwanzigfachen Betrage des ortsüblichen Tagelohns gewöhnlicher Tagesarbeiter gezahlt. Zu den Lasten des Gesetzes haben die Arbeiter zwei Drittel des vorgesehenen, aus der gezahlten Lohnsumme berechneten Betrages und die Arbeitgeber ein Drittel zu zahlen; jedoch dürfen Beiträge, welche die Arbeiter zu leisten haben, 3 pCt. des erhaltenen Lohnes nicht übersteigen, so dass die Gesammtleistung an die Krankenkasse einschliesslich des Beitrages des Betriebsunternehmers $4^1/_2$ pCt. der gezahlten Löhne beträgt. Unternehmer, welche in einem oder mehreren Betrieben mehr als 50 Arbeiter beschäftigen, sind berechtigt, eine Betriebs- (Fabrik-) Krankenkasse zu errichten. Falls bei einer solchen die höchstens zu erhebenden $4^1/_2$ pCt. des gezahlten Arbeitslohnes nicht zur Deckung der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestleistung der Krankenkasse ausreichen, so hat der Betriebsunternehmer die fehlenden Beträge ohne Anspruch auf Ersatz an dieselbe zu zahlen. In Ermangelung einer besonderen Betriebskrankenkasse sind alle bei der betreffenden Unternehmung beschäftigten Personen Mitglieder der nach den Grundsätzen desselben Gesetzes gebildeten Ortskrankenkasse. Das in Rede stehende Kranken-Versicherungsgesetz wird durch das Unfall-Versicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 ergänzt, nach welchem alle Unternehmer derselben Berufsart eine Berufsgenossenschaft bilden, insofern der Beruf unfallversicherungspflichtig ist. Das letztgenannte Gesetz ist unter dem 28. Mai 1885 auf die Eisenbahnverwaltungen ausgedehnt, wobei unter „Eisenbahn“ alle Unternehmungen verstanden sind, welche sich mit der Beförderung von Personen oder Gütern mittelst elementarer Kraft oder auf Schienen beschäftigen, also nicht nur die grossen Lokomotivbahnen, sondern auch die kleineren Strassen-, Pferde-, elektrischen Bahnen und ähnliche Unternehmungen. Demgemäss ist in Deutschland am 1. Oktober 1885 die Strassenbahn-Berufsgenossenschaft gebildet. Auf letztere geht die Fürsorge für Verunglückte vom Beginn der 14. Woche ab über, und zwar sind alsdann im Falle der Verletzung die noch erforderlichen Kosten des Heilverfahrens zu ersetzen, sowie für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit Renten zu gewähren, und im Falle der Tödtung ist als Ersatz der Beerdigungskosten das Zwanzigfache des für den Arbeitstag ermittelten Verdienstes — mindestens jedoch 30 M. —, sowie eine Rente an die Hinterbliebenen des Getödteten zu zahlen. Der Höchstbetrag dieser Rente ist, soweit der Lohn für den Arbeitstag 4 M. nicht übersteigt, auf $66^2/_3$ pCt. des Arbeitsverdienstes festgesetzt. Die ganzen Lasten des Unfallversicherungsgesetzes ruhen auf den Betriebsunternehmern. Den Schlussstein der beiden vorgenannten sozialen Gesetze wird das dem Deutschen

Reichstage vorliegende Alters- und Invaliden-Versicherungsgesetz bilden.

In Oesterreich ist am 28. Dezember 1887 ein Unfall-Versicherungsgesetz und am 30. März 1888 ein Kranken-Versicherungsgesetz in Kraft getreten; der Trambahnbetrieb ist jedoch nicht unfallversicherungspflichtig.

Der Bericht schliesst mit der Bemerkung, dass auf Grund des vorliegenden Materials Grundsätze für die Pensions-, Versorgungs- und Krankenkassen der Beamten und Bediensteten der Strassenbahngesellschaften nicht aufgestellt werden können, dass eine solche Ausarbeitung ein sehr grosses, schwer zu erhaltendes statistisches Material erfordere, und dass es, da die Staaten jetzt bestrebt seien, gesetzliche Vorsorge für die Arbeiter zu treffen, zweckmässig erscheine, die angeregte Frage von der Tagesordnung abzusetzen.

In Ergänzung des Berichtes wurden durch den Abgeordneten des Verwaltungsrathes der „Tramways Bruxellois“, Michelet, die Grundsätze erläutert, nach welchen in Belgien die mit einer Sparkasse verbundene staatliche Altersversorgungskasse eingerichtet ist. Hiernach kann jeder, der bei dieser Kasse während einer gewissen Anzahl von Jahren Einzahlungen, wenn auch kleine, macht, in einem bestimmten Alter eine Pension erhalten, welche eigentlich nur die Umwandlung des durch die gemachten Einzahlungen und deren Zinseszinsen gebildeten Kapitals in eine lebenslängliche Rente ist. Die Beisteuer zu dieser Kasse ist durchaus willkürlich, und das Gesetz hat nur den Höchstbetrag der zu zahlenden Pension auf 1200 Frcs. festgesetzt. Vor einigen Jahren hat die Brüsseler Strassenbahngesellschaft versucht, diese Einrichtung zu benutzen, um ihren Bediensteten eine Pension zu sichern, und zu diesem Behufe für jeden derselben bei der Kasse ein Konto eröffnen lassen. Hierbei ergaben sich jedoch zwei Nachtheile, indem einerseits die staatliche Altersversorgungskasse mit Rücksicht auf das stetige Sinken des Geldwerthes erklärte, dass die bisherigen Pensionstabellen nach Maassgabe eines niedrigeren Zinsfusses umgearbeitet werden müssten, und indem andererseits das behufs Uebernahme einer anderen Stellung aus dem Dienste der Gesellschaft ausscheidende Personal im Besitze der auf sein Konto eingezahlten Beträge blieb. Die Pension der im Dienste der Gesellschaft alt gewordenen Beamten würde somit durch diesen Ausfall geschmälert worden sein. Infolge dessen hat die Brüsseler Strassenbahngesellschaft auf die Vermittelung der staatlichen Altersversorgungskasse verzichtet und zahlt jetzt in eine von ihr selbst verwaltete Kasse die Summen, welche sie jährlich zur Gründung eines Pensionsfonds für ihre Bediensteten auswirft, und deren Vertheilung in derselben Weise erfolgt, wie es bei den Einzahlungen an die staatliche Altersversorgungskasse geschah. Das für einen ausscheidenden Bediensteten vorhandene Guthaben wird der Masse zugeschrieben und auf das übrige Personal vertheilt.

Seitens des Oberingenieurs der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft, Fischer-Dick, wurde noch darauf hingewiesen, dass eine grosse Schwierigkeit bei der Organisation von Altersversorgungskassen durch Strassenbahnunternehmungen durch die im allgemeinen zu kurze Konzessionsdauer der letzteren begründet sei. Nur dann werde eine erwünschte Lösung dieser Frage möglich sein, wenn die Nachfolger der jetzigen Gesellschaften, also die Gemeinden, im Einvernehmen mit ersteren solche Einrichtungen schaffen würden. Die Grosse Berliner Pferdebahngesellschaft habe sich bemüht, eine Altersversorgungskasse zu gründen; dieselbe habe aber diesen Plan aufgeben müssen, weil die Stadt Berlin, welche nach Ablauf der Konzession den Bahnkörper übernehmen muss und der gesetzliche Nachfolger der jetzigen Gesellschaft ist, wegen der Schwierigkeiten, welche sich bei der Organisation einer solchen Kasse ergaben, die Betheiligung an derselben abgelehnt habe. Unter diesen Umständen habe die Gesellschaft sich darauf beschränken müssen, eine Kasse einzurichten, aus welcher dienstuntauglich gewordenen Beamten eine kleine Summe gewährt werden könne, um dieselben vorläufig vor Mangel zu schützen und ihnen vielleicht die Eröffnung eines kleinen Geschäftes zu ermöglichen.

Die Erörterungen über diese wichtige Frage endeten mit dem Beschlusse, dass dieselbe von der Tagesordnung des Vereins nicht abzusetzen sei, dass die Direktion zur Sammlung des erforderlichen Materiales eine statistische Tabelle aufzustellen habe, welche den zum Verein gehörenden Gesellschaften zur Ausfüllung zugehen soll, und dass der nächsten Generalversammlung weiterer Bericht über die Sachlage zu erstatten sei.

Dem, durch den Sekretär des Niederländischen Strassenbahnvereins, Major Perk, erstatteten Berichte über die in drei Unterabtheilungen zerfallende zweite Frage der Tagesordnung bezüglich der Zusammensetzung der Pferderationen, der zum Zerquetschen des Futters verwendeten Geräthe und der kilometrischen Durchschnittsleistung der Pferde ist u. a. folgendes zu entnehmen:

Die durchschnittliche Zusammensetzung der Ration muss stets in unmittelbarem Verhältnisse zu der von den Pferden zu vollziehenden täglichen Leistung stehen. Für Pferde mittlerer Grösse, von welchen, bei einer normalen Geschwindigkeit von 9 km in der Stunde, auf einer durch Trassenverhältnisse oder Wagengattung keine ausserordentlichen Schwierigkeiten bietenden Strassenbahnlinie, eine regelmässige Tagesleistung von 22 km verlangt wird, dürfte eine tägliche Ration von 8 kg Hafer und 6 kg Heu genügend sein. Sparsamkeitsrücksichten können keinen Ersatz von 2—3 kg Hafer und von 1—2 kg Heu durch gleiche Mengen Mais und Häcksel rechtfertigen. Grüner Klee bildet nur in Rheims einen Bestandtheil der Pferderation; die diesem Nahrungsmittel zugeschriebenen Vorzüge können jedoch auch auf andere Weise erreicht werden.

Die tägliche Leistung der Pferde schwankt zwischen 19 km und 30,9 km und die durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen 6,6 und 12 km in der Stunde. Aus den Angaben der Gesellschaften, auf welche diese Ziffern sich stützen, ist allerdings nicht immer angegeben, ob die Pferde einzeln oder zu zweien angespannt werden, sowie ob bei der angezeigten Geschwindigkeit die Haltezeiten berücksichtigt sind. Auch fehlt eine Uebersicht über den Einfluss, welchen diese täglichen Leistungen auf den Pferdebestand ausgeübt haben, und über die Trassenverhältnisse, von welchen die von einem Pferde zu verlangende Leistung abhängt. Trotz des Mangels dieser Angaben glaubt der Berichterstatter jedoch annehmen zu dürfen, dass die tägliche Leistung von 7 bis 12 Jahre alten Pferden, ohne zu grosse Verluste befürchten zu müssen, wie bereits erwähnt, 22 km mit einer Geschwindigkeit von 9 km in der Stunde, mit Einschluss der Haltezeiten, betragen darf.

Der Bericht über die in 6 Unterabtheilungen zerfallende dritte Frage hinsichtlich der Radsätze ist durch den Direktor der Breslauer Strassenbahngesellschaft, Otto Büsing, erstattet. — Nach den Angaben von 25 Gesellschaften finden sechs verschiedene Räderarten Verwendung:

1. Räder mit schmiedeeisernem Radstern und Stahlbandagen bei 17 Gesellschaften, von denen eine zu anderen Systemen übergegangen ist, weil die Reparatur der losen Speichen zu kostspielig wurde, während eine andere dieselben nur versuchsweise gebraucht.
2. Gusseiserne Radsterne mit Stahlbandagen bei 2 Gesellschaften.
3. Gussstahlscheibenräder bei 2 Gesellschaften.
4. Stahlgussspeichenräder bei 16 Gesellschaften, von denen 2 dieselben nur versuchsweise anwenden.
5. Hartgussräder bei 10 Gesellschaften, von denen jedoch 3 dieselben wieder aufgegeben haben.
6. Lose Räder bei 5 Gesellschaften, von denen 2 dieselben aufgegeben haben und 3 andere verschiedene Systeme loser Räder noch im Betriebe bezw. zum Versuch benutzen.

In Bezug auf die anscheinend wenig günstigen Ergebnisse der Versuche mit losen Rädern wurde übrigens im Verlaufe der Debatte von dem Generalsekretär des internationalen Strassenbahnvereins, Oberingenieur der „Tramways Bruxellois“, Nonnenberg, hervorgehoben, dass seines Erachtens die Anwendung solcher Räder auf das leichtere Fahren der Wagen nicht nur in Krümmungen, sondern auch auf gerader Strecke einen sehr günstigen Einfluss ausüben müsse. Die Stuttgarter Strassenbahn habe seit länger als 20 Jahren ausschliesslich lose Räder im Gebrauch und die Wiener Tramwaygesellschaft sei mit den von ihr seit einigen Jahren gemachten bezüglichen Erfahrungen ebenfalls zufrieden. Der Erfolg bei diesen beiden Gesellschaften dürfe vielleicht dem Umstande zugeschrieben werden, dass bei denselben die Bandagen- und die Nabenmitte sich in derselben Ebene befinden, da hierdurch der Druck des Wagens auf die Mitte der Nabe übertragen und diese oder die in dieselbe eingesetzte Schale auf ihrer ganzen Länge sich gleichmässig abnütze. Bei den in Brüssel, Berlin und Köln angewandten losen Rädern liege die Nabenmitte ausserhalb der durch die Bandagenmitte gehenden Ebene, wodurch die Nabe ungleichmässig belastet und der Druck des Wagens nach dem vorderen Nabenrande übertragen werde. Infolge dessen müsse unter der Einwirkung des zwischen der Nabenfütterung und dem Achsschenkel bei den bisher angewandten mangelhaften Verschlussvorrichtungen eindringenden Staubes die Fütterung des vorderen Nabentheiles sich rasch auslaufen und das Rad schlottern. Vielleicht sei dieser Uebelstand mit einem jetzt versuchsweise angewandten Systeme, bei welchem besondere Vorrichtungen den Zutritt des Staubes verhindern, zu vermeiden, so dass es alsdann möglich sein werde, an dem Wagen Radsätze mit einem losen Rad anzubringen.

Die Durchmesser der Wagenräder schwanken zwischen 550 und 830 mm, die Mehrzahl derselben bewegt sich jedoch zwischen 760 und 770 mm. Im übrigen ist die Grösse des Raddurchmessers nicht durch die Gleisanlagen bedingt,

sondern willkürlich bezw. nach der Höhe des elektrischen oder des Pferdebahnwagens oder der Lokomotive gewählt, da die Raddurchmesser bei derselben Gesellschaft bisweilen verschieden sind. Dasselbe gilt von dem Radsystem, indem Scheiben- und Speichenräder unter den Wagen vorkommen; unter Lokomotiven oder elektrischen Wagen sind jedoch nur Scheibenkörper, Grau- und Stahlguss mit Stahlbandage im Gebrauch. Die Breite der Lauffläche schwankt zwischen 65—70 mm bei Strassenbahnwagen und 95 mm bei Strassenbahnlokomotiven; bei einer Flanschbreite des Rades von 15—20 mm ergibt sich daher eine Laufflächenbreite von 50—55 bezw. 75 mm. Die Spurkranz- bezw. Flanschhöhe schwankt zwischen 10 und 18 mm und beträgt bei den meisten Bahnen 13—15 mm. Von besonderer Wichtigkeit ist die Höhe der Flansche für diejenigen Bahnen, welche ein unten geschlossenes Schienenrinnenprofil haben, da nach Abnutzung der Lauffläche der Schiene und nach Abnutzung der Bandage bezw. nach dem Höherwerden der Flansche letztere die Schienen allmählich unten aufschneiden. Im übrigen ist die Flanschhöhe zum Theil auch von dem Krümmungshalbmesser abhängig, und besonders bei neuen Bahnen und neuen Wagen ist es wichtig, dass derselbe nicht zu niedrig, also bis zu 13—15 mm gewählt wird.

Die weitere, zu dem dritten Punkte der Tagesordnung gehörige Unterfrage bezüglich der Anzahl von Kilometern, welche die Räder der verschiedenen Systeme durchlaufen können: 1. bevor sie ein erstes Mal abgedreht werden; 2. zwischen zwei auf einander folgenden Abdrehungen und 3. bis zu ihrer Ausrangirung ist zum Theil von 16 Gesellschaften beantwortet. Die Angaben schwanken hinsichtlich der Punkte 1 und 2 ziemlich beträchtlich, nähern sich aber hinsichtlich des Punktes 3 einem Durchschnitte, welcher für Stahlbandagen 85 000 km, für Stahlgussräder 75 000 km und für Hartgussräder 50 000 km betragen dürfte. Eine weitere Prüfung der Angelegenheit wird jedoch als erwünscht bezeichnet, wobei gleichzeitig das Material der Lagerschalen und die Art der Lagerschmierung — ob feste Schmiere, Oelschmiere, Schmieren von oben oder von unten oder Schmieren von oben und von unten — zu berücksichtigen sein würde. Die Zeitdauer, nach welcher die Räder nachgedreht werden müssen, ist unbedingt von den Trassenverhältnissen der Bahn, d. h. also von dem Umstande, ob viel und anhaltend gebremst werden muss oder nicht, abhängig. Ein nicht zu unterschätzender Vortheil ist es hierbei, wenn die Wagen nach gewisser Zeit gewendet werden, wodurch das Nachdrehen der Bandagen fast unnöthig gemacht werden kann. Während z. B. früher auf einzelnen Linien in Breslau Wagen, welche nur alle 6 Wochen gedreht wurden, 30 000 km durchliefen, bevor sie nachgedreht wurden, durchliefen die Wagen auf der Gürtelbahnlinie, auf welcher die Wagen sich durch das Ein- und Auslaufen im Wagenschuppen täglich von selbst wenden, 126 726 km bis zu ihrer Neubandagirung, ohne dass auch nur ein Räderpaar der 20—23 Wagen dieser Linie während der Zeit vom 15. Mai 1885 bis zum 1. Juli 1888 nachgedreht zu werden brauchte. Auf Grund dieser Beobachtung ist angeordnet, dass auch die Wagen der anderen Linien in kürzeren Zwischenräumen gedreht werden, da hierdurch nicht allein eine wesentlich längere Betriebsdauer der Bandagen erzielt werden kann, sondern auch die nicht unbeträchtlichen Kosten des Nachdrehens, des Hervornehmens und Wiederunterbringens der Räder unter die Wagen erspart oder doch bedeutend verringert werden können. Die in Breslau gemachte Wahrnehmung hat übrigens auch in Zürich Bestätigung gefunden.

Im Anschluss an diesen Punkt wurden von Herrn Nonnenberg die Gründe erläutert, welche die Brüsseler Pferdebahngesellschaft veranlasst haben, Hartgussräder zu bevorzugen, während die meisten Gesellschaften, welche den Fragebogen beantwortet haben, Räder mit Stahlbandagen empfehlen. Die erstgenannte Gesellschaft habe mit Rädern der letzteren Art umfassende Versuche gemacht, welche das Ergebniss hatten, dass die Kosten für ein durchlaufenes Kilometer bei diesen Rädern beträchtlich höher waren als bei Stahlgussrädern. Dies dürfe dem ungemein unregelmässigen Profile der meisten, von der Gesellschaft betriebenen Strecken zuzuschreiben sein. Mit Rücksicht auf die bedeutende Abnutzung der Räder durch das fortwährende Bremsen habe die Gesellschaft daher dasjenige Rädersystem, dessen Laufkranz die grösste Härte besitze, angewendet. Zuzugeben sei indessen, dass wenn zur Anfertigung der gewöhnlichen Bandagen ein sehr harter und infolge dessen auch brüchigerer Stahl als jetzt angewendet werden könne, die Benutzung der aus solchem Materiale gefertigten Räder auch für die Brüsseler Pferdebahngesellschaft wieder in Frage kommen möchten, da dieselben den Vorzug hätten, stets ganz rund zu sein, was bei Hartgussrädern bisweilen nicht der Fall sei.

Die Unterfrage über die Materialien, aus welchen die Achsen hergestellt sind, über die Grössenverhältnisse der verschiedenen Theile der Achsen und über das Gewicht der an den Achsen angebrachten Wagen ist von 23 Gesellschaften beantwortet. Hiernach sind bei 21 Gesellschaften Achsen aus Stahl und bei 6 Gesellschaften Achsen aus Feinkorneisen oder doppelt gewalztem, besonders homogenem Eisen verwendet worden. Aus den meisten Angaben ist allerdings nicht ersichtlich, ob die Achsen von Eisen aus der ursprünglichen Anschaffung der Wagen herstammen, oder ob dieselben bei denjenigen Gesellschaften, bei denen Eisen- und Stahlachsen vorhanden sind, erst neuerdings eingeführt sind, und aus welchen Gründen letzteres geschehen ist. Nur die Brüsseler Strassenbahngesellschaft hat erklärt, dass sie jetzt ausschliesslich Achsen aus besonders sehnigem Eisen verwendet, während sie früher Achsen aus Bessemerstahl und aus Feinkorneisen im Gebrauch gehabt hat.

Hinsichtlich der Grössenverhältnisse der Achsen ist zu bemerken, dass bei Stahl vorzugsweise für Einspänner Schaftstärken von 68—70 mm und Schenkelstärken von 54 mm Durchmesser bei 165 mm Länge und für Zweispänner Schaftstärken von 80 mm und Schenkelstärken von 65 mm Durchmesser mit verschiedenen Schenkellängen vorkommen.

Das Wagengewicht mit Ausschluss der Achsen und Räder schwankt, selbst für die gleichen Gattungen der Ein- und Zweispänner bezw. Decksitzwagen, sehr erheblich. Ein Vergleich ist nicht zu ziehen, da in den Fragebeantwortungen die Sitz- und Stehplatzzahlen nicht angegeben sind.

Ueber die Zahl der von den Achsen vor ihrer Ausrangirung durchlaufenen Kilometer haben 10 Gesellschaften sich geäussert. Bei Achsen aus Feinkorneisen bewegen sich die Angaben zwischen 3 000 bis 150 000 und vereinzelt bis 200 000 und 250 000 km. Einzelne Gesellschaften beseitigen die Achsen mit den ausrangirten Rädern, woraus sich eine Zahl von 75 000 km ergibt. Stahlachsen dürften eine doppelt so lange Dauer haben als Stahlbandagen, somit rund 150 000 bis 200 000 km durchlaufen.

Der Kostenpreis für einen Satz Räder unter Abzug des Werthes der alten Materialien ist ebenfalls von 10 Gesellschaften sehr verschiedenartig angegeben; derselbe schwankt zwischen 7,14 *M.* (Halle) und 14,83 *M.* (Wien) auf 10 000 durchlaufene Kilometer. Nach den Berechnungen des Berichterstatters sollen die Räder mit schmiedeeisernem Stern und Stahlbandagen für den Betrieb nicht theurer sein als Hartguss- und Stahlgussräder; dieselben können sogar billiger werden, wenn, wie vorstehend erwähnt, durch regelmässiges Wenden der Wagen das Abdrehen der Bandagen unnöthig oder doch wesentlich vermindert wird. Die Speichenräder haben ausserdem noch den Vortheil vor den Stahl- und Hartgussrädern, dass in denselben keine falschen Spannungen sind wie in den Gussspeichen- oder Scheibenrädern, welche zu Radbrüchen Veranlassung geben, also die Betriebsstörungen vermehren. Letztere Behauptung wird allerdings von einem Vertreter der Bergischen Stahl-Industriegesellschaft bestritten, bei deren Rädern die inneren Spannungen derartig herabgemindert seien, dass seit 10 Jahren kein von der Gesellschaft geliefertes Rad gebrochen sei.

Ueber die Ursachen der am häufigsten vorkommenden Unfälle (Achsen- und Bandagenbrüche usw.), welchen die Radsätze unterworfen sind, haben sich 20 Gesellschaften geäussert. Hiernach sind die häufigsten Ursachen der Achsbrüche: Schläge an den Schienenstössen, grosse Kälte, ungünstig vermittelte Uebergänge zwischen den verschiedenen Achsentheilen, Haarrisse, das plötzliche Aufhören der Molekülepressung am Nabensitz durch die auf die Achsen mit starkem Druck aufgezogenen Räder, endlich schlechte und ausgefahrene Weichen. Um solche Unfälle zu vermeiden, muss nach der Ansicht des Berichterstatters u. a. auf die Instandhaltung der Stossverbindungen und auf die Weichenkonstruktion die grösste Sorgfalt verwendet und dafür gesorgt werden, dass die Wagenkasten gut gefedert sind. Gegen die zerstörende Einwirkung der starken Kälte und der Haarrisse wird die Wiedereinführung von gutem, sehnigem, festem Eisen oder Feinkorneisen an Stelle des sonst wohl vortheilhaften Stahls zur Erwägung gegeben; auch ist für einen guten und dichten Staubverschluss zu sorgen, damit sich keine Schrammen oder sonstige Beschädigungen an den Achsschenkeln bilden. Ferner ist erforderlich gute und reichliche Schmierung, sowie besonders ein gutes Lagermetall, welches die Schenkel nicht angreift, dabei aber doch fest, zähe und gut fetthaltend ist.

(Schluss folgt.)

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1887/88.

(Fortsetzung aus Nr. 17.)

Die Gesammtzahl der Stationen des Deutschen Eisenbahnnetzes ist während des Betriebsjahres 1887/88 von 6 376 auf 6 613 gestiegen, von welchen 3 900 (3 864)*) als Bahnhöfe, 1 711 (1 563) als Haltestellen und 1 002 (949) als Haltepunkte bezeichnet wurden. Ausser den bezeichneten Stationen sind noch 1 272 (1 190) Signal - Zwischenstationen vorhanden. In grosser Ausführlichkeit sind die sonstigen baulichen Anlagen angegeben. Es umfassten an bebauter Grundfläche:

1.	die Verwaltungsgebäude	182 554	(178 229) qm
2.	„ Dienstwohngebäude für Beamte und Arbeiter	1 754 282	(1 723 830) „
3.	„ Empfangsgebäude und besonderen bedeckten Warteräume	1 818 556	(1 783 108) „
4.	„ Perrons	7 626 506	(7 410 100) „
5.	„ Wagenschuppen	176 446	(181 979) „
6.	„ Güterschuppen	1 873 810	(1 820 792) „
7.	„ Lokomotivschuppen	1 274 084	(1 251 168) „
8.	„ Werkstattsgebäude	1 548 226	(1 517 475) „

Ausserdem kommen aber noch Wasserstationsgebäude nebst Wasserleitungen, Kokes-, Kohlen- und Torfschuppen, Ladebühnen, Materialien- und Magazingebäude, Gasanstalten, Imprägniranstalten, Wärterbuden, Schiebebühnen, Drehscheiben, ferner Ladevorrichtungen, Einfriedigungen, Anpflanzungen, Wege usw. in Betracht.

Der nutzbare Fassungsraum aller Wasserbehälter der Wasserstationen umfasste 104 613 (101 391) cbm.

Von den Deutschen Bahnen besassen die der Main-Neckarbahn gehörende Strecke Eberstadt - Pfungstadt, die Schleswig - Angeler und die Schaftlach - Gmundener Bahn keine Telegrapheneinrichtungen; die letztgenannte Bahn benutzt im Bedarfsfalle den Staatstelegraphen gegen Entrichtung der vorgeschriebenen Gebühren. Die Kirchheimer Bahn bedient sich für ihren telegraphischen Verkehr des ihrer Strecke entlang laufenden Württembergischen Staatstelegraphen gegen eine jährliche Vergütigung von 171 *M.* Die Gesammtlänge der den normalspurigen Bahnen gehörigen Leitungsdrähte für die elektrischen Telegraphen (über und unter der Erde und durch Wasserläufe usw.) betrug 129 862 (126 082) km, hat sich somit um 3 pCt. gegen den Bestand zu Anfang des Berichtsjahres vermehrt, während die Anzahl der eigenen Leitungsstangen sich von 189 724 auf 202 390 erhöht hat. Unter den elektrischen Sprecheinrichtungen nehmen die Morse - Apparate mit 16 185 (15 460) Stück, d. i. 91,74 pCt. die erste Stelle ein. Die Zeiger-Apparate sind von 343 auf 278 Stück zurückgegangen, während sich die Apparate anderer Konstruktionen von 778 auf 820 Stück vermehrt haben. Ausserdem sind noch 359 (381) Stück tragbare Apparate ermittelt.

In dem Berichtsjahre hat sich auf der freien Strecke die Anzahl der Blockstations - Telegraphen von 1 009 auf 1 012 erhöht und der sonstigen optischen Telegraphen von 1 116 auf 1 076 vermindert; auf und vor den Stationen dagegen haben sich die Armtelegraphen von 14 379 auf 14 940 und die Vorsignale von 1 481 auf 1 629 vermehrt.

Die Benutzung der Fernsprecher in dem eigentlichen Betriebsdienste hat Fortschritte gemacht; von den vorhanden gewesenen 1 424 (1 265) Fernsprechern wurden etwa 662 (580) Stück lediglich für diesen Zweck und zwar insbesondere bei den Reichs - Eisenbahnen Elsass - Lothringens in der grossen Zahl von 196 Stück, verwerthet. Zur Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge waren auf eine Streckenlänge von 4 430 (3 827) km bereits 4 715 (3 950) Rad- oder Gleistaster vertheilt, von welchen nicht weniger als 4 160 (3 397) Stück oder 88 (86) pCt. bei den Preussischen Staatsbahnen gezählt wurden; die Geschwindigkeit wurde durch 801 (651) Apparate vermerkt. Auch die Einführung der Sicherungseinrichtungen zur Verbindung der Signal- und Weichenhebel hat die Preussische Staatsbahnverwaltung unablässig ihre Aufmerksamkeit zugewendet; von den überhaupt vorhandenen Apparaten, von welchen 3 250 (2 580) nur auf mechanischem Wege und 1 631 (1 418) auf mechanischem und elektrischem Wege zu handhaben waren, gehörten derselben 2 275 (1 965) = 70 (76) pCt. bezw. 1 469 (1 277) = 90 (90) pCt. an. Bemerkenswerth ist jedoch, dass die 228,61 km lange Holsteinische Marschbahn 269 derartige, nur auf mechanischem Wege zu handhabende Apparate besass.

In dem Betriebsjahre 1887/88 sind bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues in zusammenhängenden Strecken im ganzen 1 541 (1 685) km Gleise und zwar 32 (43) km mit Stuhlschienen, 1 440 (1 608) km mit breitbasigen Schienen auf Querschwellen, Steinwürfeln oder sonstigen Einzelunterlagen, 55 (29) km desgleichen auf Langschwellen, 0,07 (1,70) km desgleichen unmittelbar auf der Unterbettung und 13 (3) km mit Schienen nach dreitheiligem System umgebaut worden. Hierfür wurden, abgesehen von ganz kurzen Strecken mit Stuhlschienen und mit breitbasigen Schienen unmittelbar auf der Unterbettung, 1 456 (1 561) km mit breitbasigen Schienen auf Querschwellen usw. und 79 (123) km desgleichen auf Langschwellen ausgeführt, wobei 94 pCt. der aufgenommenen eisernen Schienen aus Stahl neu verlegt wurden. Bei diesem Umbau und den einzelnen Auswechselungen der Gleise sind 3 503 421 (3 710 139) hölzerne Querschwellen, 53 260 (34 685) eiserne Querschwellen, 76 055 (50 341) eiserne Langschwellen und 21 647 (22 147) Steinwürfel usw. beseitigt und dafür 2 866 184 (2 778 810) hölzerne Querschwellen, 762 263 (893 768) eiserne Querschwellen, 55 091 (65 926) eiserne Langschwellen und 8 712 (8 517) Steinwürfel usw. neu eingelegt worden.

Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues (Material und Arbeitslohn) betrugen durchschnittlich:

1. für durchgehende Gleise:
   - a) auf 1 km Gleislänge . . . . 932 (1 023) *M.*
   - b) „ 1 000 Lokomotiv - Nutz- und Leerfahrtkilometer . . . . 161 (181) „
   - c) „ 1 000 Wagenachskm aller Art . . . 4,32 (4,91) „
2. für die übrigen Gleise:
   - a) auf 1 km Gleislänge . . . . 700 (698) *M.*
   - b) „ 1 000 Lokomotivkm im Rangirdienst . 92 (92) „
3. für sämmtliche Gleise:
   - a) auf 1 km Gleislänge . . . . 876 (945) *M.*
   - b) „ 1 000 Lokomotivkm . . . . 141 (155) „

Die Kosten sind wegen der höheren Aufwendungen, welche für die Unterhaltung und Erneuerung der nicht durchgehenden Gleise erforderlich gewesen sind, auf 1 km Gleislänge gegen das Vorjahr etwas gestiegen, während der Durchschnitt auf 1 000 Lokomotivkm im Rangirdienst unverändert geblieben ist. Erwähnt sei noch, dass für sämmtliche Gleise die höchsten Kosten, auf 1 km Gleislänge berechnet, zu 1 689 *M.* (bei der Georgs - Marienhüttebahn) und auf 1 000 Lokomotivkm berechnet, zu 696 *M.* (bei der Peine - Ilseder Bahn) ermittelt sind, während die niedrigsten Beträge mit 53 *M.* bei der Schaftlach-Gmundener Bahn bezw. mit 12 *M.* bei der Arnstadt-Ichtershausener Bahn verausgabt sind.

Ueber die ermittelten Preise der Materialien gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Materialien	Höchster Durchschnittspreis der einzelnen Verwaltungen (in Mark)		Niedrigster Durchschnittspreis der einzelnen Verwaltungen (in Mark)		Durchschnittspreis im ganzen (in Mark)	
		1887/88	1886/87	1887/88	1886/87	1887/88	1886/87
1	1 t Schienen . .	322	229	60	60	130	145
2	1 t Kleineisenzeug	544	473	75	100	159	167
3	1 t eiserne Schwellen und Unterschienen . . .	534	468	55	101	123	132
4	100 Stück hölzerne Querschwellen	773	1 649	163	180	409	423
5	100 cbm Bettungsmaterial . . .	487	532	15	33	265	196

Im vorliegenden Berichtsjahre ist gleichfalls, wie im Vorjahre, eine Verminderung der Durchschnittspreise bis auf das Bettungsmaterial zu verzeichnen.

Für die Unterhaltung und Erneuerung der gesammten Bahnanlagen einschliesslich des Oberbaues wurden 103 668 425 (103 568 286) *M.* oder auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 2 691 (2 748) *M.*, auf 1 km Gleislänge 1 587 (1 619) *M.*, auf 1 000 Lokomotivkm 255 (264) *M.* und auf 1 000 Wagenachskm 10 (10) *M.* verausgabt.

Am Ende des Berichtsjahres 1887/88 besassen die Deutschen Bahnen mit normaler Spurweite 12 811 (12 642) Lokomotiven, unter welchen sich 2 680 (2 513) Tenderlokomotiven befanden. Die Vermehrung derselben innerhalb des Berichtsjahres beträgt 1,34 pCt. des Bestandes Ende 1886/87, während dieselbe im Vorjahre entsprechend 1,5 pCt. betrug. Auf je 10 km Betriebslänge

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

entfielen hierbei durchschnittlich 3,25 (3,30) Lokomotiven. Im einzelnen schwankte diese Durchschnittszahl bei den Staatsbahnen zwischen 1,09 (Militär-Eisenbahn) und 6,84 (Main-Neckarbahn), bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung zwischen 1,30 (Kreis Oldenburger Eisenbahn) und 3,56 (Altenburg-Zeitzer Eisenbahn) und bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung zwischen 0,57 (Holsteinische Marschbahn) und 13,24 (Ludwigs-Eisenbahn — Nürnberg-Fürth). Die Beschaffungskosten, welche sich für die am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Lokomotiven einschliesslich der Tender auf 587 725 017 (588 743 725) ℳ belief en, sind im Durchschnitt für je eine Lokomotive nebst Tender seit dem vorhergegangenen Berichtsjahre von 46 570 ℳ auf 45 877 ℳ, also um 1,49 pCt. heruntergegangen. Im Vergleiche zu dem Vorjahre stellen sich die durchschnittlichen Beschaffungskosten der Lokomotiven wie folgt:

Lfde. Nr.	Bezeichnung	Höchster Durchschnittspreis der einzelnen Verwaltungen		Niedrigster Durchschnittspreis der einzelnen Verwaltungen		Durchschnittspreis im ganzen	
		in Mark					
		1887/88	1886/87	1887/88	1886/87	1887/88	1886/87
1	1 Lokomotive nebst Tender .	58 436	58 436	13 133	13 133	45 877	46 570
2	1 t Eigengewicht derselben . .	2 341	2 341	876	876	1 164	1 179
3	auf 10 km Betriebslänge . .	312 442	321 950	13 539	12 334	149 318	153 875

Für die Hoyaer Bahn sind die Beschaffungskosten auf 1 t Eigengewicht zu 2 697 ℳ angegeben; es handelt sich bei derselben aber um Rowan'sche Dampfwagen, deren Kosten für den Lokomotivtheil und für den Wagentheil nicht haben getrennt werden können.

Die Anzahl der Personenwagen ist im ganzen von 23 224 auf 23 703, mithin um 479 Stück oder 2,06 pCt. und die Anzahl der Personenwagenachsen von 51 590 auf 52 491 Stück, mithin um 901 Stück oder 1,75 pCt. gewachsen. Die Personenwagen enthielten im ganzen 1 016 377 (997 465) Sitz- bezw. Stehplätze, d. i. 18 912 Plätze oder 1,9 pCt. mehr als im Vorjahre, wohingegen sich die Anzahl der Achsen auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr von 13,71 auf 13,56 vermindert hat. Wie in dem vorhergehenden Berichtsjahre ist der auf je 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr zu rechnende grösste bezw. geringste Bestand an Personenwagenachsen bei der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) — 142,38 — bezw. bei der Westholsteinischen Bahn — 2,00 — ermittelt. Die Beschaffungskosten der am Ende des Berichtsjahres vorhanden gewesenen Personenwagen betrugen überhaupt 184 220 821 (179 595 250) ℳ und auf je 1 Achse vertheilt 3 610 (3 481) ℳ. Für das Berichtsjahr 1886/87 hat die Zunahme der auf 1 Achse berechneten Beschaffungskosten für die Personenwagen sich zu rund 1 pCt. ergeben, während dieselbe für das vorliegende Berichtsjahr auf 3,71 pCt. gestiegen ist. Letzteres dürfte zweifellos seine Erklärung in der von Jahr zu Jahr gesteigerten, vollkommneren Ausstattung der Personenwagen finden, in welcher Hinsicht nur an die Einführung verbesserter Bremssysteme, Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen usw. erinnert sei. Die auf 1 Achse ermittelten Beschaffungskosten waren — wie im Vorjahre — am höchsten — 4 835 ℳ — bei der Weimar-Geraer Bahn, am niedrigsten — 1 450 ℳ — bei der Eisenberg-Crossener Bahn.

An Gepäck- und Güterwagen waren im ganzen 254 385 (251 723) Stück mit 518 526 (513 256) Achsen vorhanden. Von letzteren entfielen durchschnittlich auf je 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr 131,98 (134,38) Stück. Diese seit einigen Jahren wahrnehmbare durchschnittliche Herabminderung des Wagenparks dürfte einestheils mit den Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen, auf eine thunlichste Ausnutzung der Betriebsmittel, sowie auch mit der Vermehrung der Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung, deren Einfluss bei der fortschreitenden Entwickelung der Eisenbahnverhältnisse in den vielseitigen Beziehungen mehr und mehr fühlbar wird, im Zusammenhang stehen. Die Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen ist überhaupt von 2 456 675 auf 2 489 819 t und, auf 1 Achse berechnet, von 4,79 auf 4,80 t, d. i. um ungefähr 0,21 pCt. gestiegen, während die durchschnittlichen Beschaffungskosten, auf 1 Achse berechnet, von 1 439 auf 1 435 ℳ oder um 0,28 pCt. gefallen sind. Die ermittelten Beschaffungskosten der Gepäck- und Güterwagen betragen 744 154 111 (738 478 658) ℳ. Die im Durchschnitt theuersten Gepäck- und Güterwagen besass die Kreis Oldenburger Bahn, die billigsten die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth); die durchschnittlichen Beschaffungskosten betrugen bei ersterer 2 500 ℳ, bei letzterer 478 ℳ auf 1 Achse.

Im ganzen beliefen sich die Beschaffungskosten der am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Lokomotiven nebst Tendern, Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf 1 516 099 949 (1 506 817 633) ℳ.

Ausser den aufgeführten Betriebsmitteln waren noch 1 587 (1 531) Postwagen vorhanden, welche theils, im Eigenthum der Postverwaltung befindlich, den Bahnverwaltungen überwiesen waren, theils den letzteren gehörten.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 990 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zeichnung der Strecke Ober-Cerekve-Pilgram-Tabor (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1006 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Bestimmung über Ort und Zeit für die nächste Ausschusssitzung (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1012 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd in Frankreich (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1020 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zeichnung zweier Strecken des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1029 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1045 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1061 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, an die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammensetzbare Rundreisehefte (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Eisenbahnvorlage im Preussischen Abgeordnetenhause. Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses hat in zwei Sitzungen die Eisenbahn-Kreditvorlage durchberathen und in allen Theilen unverändert angenommen.

Tarifänderung der Preussischen östlichen Staatsbahnen. Am 1. April gelangt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau andererseits ein neuer Staatsbahn-Gütertarif zur Einführung. Gegen den bisherigen Tarif enthält derselbe infolge von Eröffnung abkürzender Neubaustrecken vielfach Ermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch durch Neuvermessungen der Bahnstrecken geringe Erhöhungen. Ermässigungen treten besonders auch durch Einstellung neuer direkter Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate usw., für Eisen und Stahl und im Verkehr nach Berlin-Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde für gebrannte Steine, Pflastersteine und geschlagene Steine für Strassenbau ein. Die Frachtsätze für die in den Tarif aufgenommene Station Danzig-Weichselbahnhof kommen mit dem Tage der Betriebseröffnung derselben zur Anwendung.

Preussische Staatsbahnen.
Direktionsbezirk Elberfeld: Viehverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Weitmar des Direktionsbezirks Elberfeld für die Beförderung von lebenden Thieren eröffnet.

Hessische Nebenbahnen.

Die Grossherzoglich Hessische Regierung legte dem Landtage einen Gesetzentwurf vor, welcher, ebenso wie die beiden

früheren, dieselbe Materie betreffenden Gesetze, nur Vorschläge und Geldforderungen für die Ausführung der zunächst dringlichen Nebenbahnprojekte bringt. Andere Projekte sind (nur aus finanziellen und sonstigen Gründen) zurückgestellt worden. Gleichwohl beläuft sich die Anforderung der Geldmittel diesmal auf nahezu 11 Millionen Mark. Zur Inangriffnahme sind insbesondere die folgenden Bahnen vorgeschlagen:

In der Provinz Starkenburg die Linien Offenbach-Reinheim, Ober-Roden-Neu-Isenburg, Fürth-Heppenheim und Heppenheim-Lorsch.

Für die Provinz Oberhessen: Friedberg - Oberhessische Eisenbahn zwischen Nidda und Hungen, Grünberg - Londorf (Lumdathalbahn) und die Fortsetzung der Stockheim-Gederner Nebenbahn über den hinteren Vogelsberg vorerst bis Lauterbach.

In Rheinhessen: Die Linie von Worms bis Nieder-Olm mit Abzweigung nach Alzey und die Fortsetzung der Sprendlingen-Wöllsteiner Bahn bis Neu-Bamberg und der Ludwigsbahn von Flonheim nach Wendelsheim.

Werrabahn.

In dem Weimarischen Landtag wurde die Regierung aufgefordert, durch ihren Einfluss die Direktion der Werrabahn zu veranlassen, das Unternehmen dem Preussischen Staate zum Kaufe anzubieten, weil diese Verstaatlichung sich als eine Nothwendigkeit darstelle und man der Preussischen Regierung nicht zumuthen könne, ihrerseits ein Angebot zu machen. Der Chef des Ministerialdepartements des Innern, Frhr. v. Gross, hat hierauf erwidert, dass die Staatsregierung Bedenken trage, einen derartigen Einfluss bei den Behörden der Werrabahn dahin auszuüben, da sie überzeugt sei, dass der Preussische Eisenbahnminister in seiner zielbewussten Eisenbahnpolitik und mit Rücksicht auf das von den betheiligten Regierungen bei der Verstaatlichung der Thüringischen Bahn bewiesene Entgegenkommen von selbst der Werrabahn ein Kaufgebot machen werde, sobald er dieselbe für den Preussischen Staat zu erwerben beabsichtige.

In dem Landtage von Meiningen wurde auf eine Anfrage über den Stand des Eisenbahnbaues Probstzella-Wallendorf, bei welchem Verbindungen mit Preussischen und Bayerischen Staatsbahnen in Betracht kommen, seitens der Regierung geantwortet, dass die Vorarbeiten nach ihrer Fertigstellung der Direktion der Werrabahn mit der Anfrage übergeben worden seien, ob sie zum Bau der Linie geneigt sei. Seitens der Werrabahn seien aber neue Vorarbeiten unternommen worden, welche bedeutend höhere Kostenanschläge als die früheren Vorarbeiten ergeben haben; doch habe dieselbe eine Entschliessung noch nicht zu erkennen gegeben. Würde die Werrabahn ablehnen, so müsste die Regierung anderweit Stellung zu dem Vorhaben nehmen. Die der Regierungsantwort folgende Besprechung gipfelte in der dringenden Befürwortung der Ausführung der Linie, weil die sie berührenden Gebietstheile wegen ihrer industriellen Bedeutung einer Bahnverbindung bedürfen.

Aus Braunschweig.

Die bereits seit längerer Zeit erörterte Herstellung einer Drahtseilbahn auf den Burgberg bei Harzburg dürfte nach einer im Landtage abgegebenen Erklärung seitens der Regierung demnächst wohl von letzterer genehmigt werden. Unsere, in Nr. 16 S. 162 d. Ztg. geäusserte Vermuthung, dass die von verschiedenen Seiten auf Grund einer, der Jetztzeit doch nicht mehr recht angepassten sentimentalen Gefühlsstimmung gegen diese Bahnanlage erhobenen Bedenken kaum aufrecht zu erhalten sein würden, hat somit eine rasche Bestätigung gefunden.

Dem Landtage liegt ein Antrag, betreffend eine Beihilfe von 200 000 ℳ für den Bau der Bahn Güntersberge-Hasselfelde, durch welche eine weitere Erschliessung des Harzes bezweckt wird, vor.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In der Zeit vom 16. bis 28. Februar d. J. sind von den an die Bahn angeschlossenen Zechen an Steinkohlen und Koks täglich im Durchschnitt abgefahren 236 Wagenladungen gegen 228 Wagenladungen in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode und gegen 173 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der zweiten Hälfte des Monats Februar d. J. 2 597 Wagenladungen gegen 2 960 Wagenladungen in der ersten Hälfte des Monats Februar d. J. und gegen 2 075 Wagenladungen in der zweiten Hälfte des Monats Februar 1888.

Prignitzer Eisenbahngesellschaft.

Wie die „Berl. Börs.-Ztg." meldet, werden auch in diesem Jahre die Prioritäts-Stammaktien 4½ pCt. Dividende erhalten, während auf die Stammaktien eine Dividende nicht vertheilt werden kann.

Eisenbahnprojekt Schlutup-Lübeck.

Wie die „H. B.-H." mittheilt, beschäftigt sich der Eisenbahn-Bauunternehmer Herr Bachstein, infolge Anregung aus Lübeck, mit dem Bau einer Sekundär- bezw. Tertiärbahn von Schlutup nach Lübeck.

Strassenbahnen.

Der Vorstand der Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Braunschweig hat beschlossen, der am 23. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung eine Dividende von 5 pCt. für das Geschäftsjahr 1888 vorzuschlagen.

In der am 2. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung der Breslauer Strasseneisenbahn-Gesellschaft wurde der Rechnungsabschluss für 1888 genehmigt, die Vertheilung einer Dividende von 7 pCt. für 1888 beschlossen und der Verwaltung für das verflossene Geschäftsjahr Entlastung ertheilt.

Die Gesammteinnahmen der Grossen Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft betrugen im Jahre 1888 374 396 ℳ, welchen 290 737 ℳ Unkosten für Betrieb und Verwaltung und 99 314 ℳ für Abgaben und Zinsen gegenüberstehen; hieraus ergibt sich ein Verlust von 15 656 ℳ, zu welchem für Abschreibungen 54 699 ℳ hinzutreten. Dieses ungünstige Ergebniss wird im Geschäftsbericht mit den Nachtheilen, welche die Influenza dem Pferdebestand zugefügt hat, und mit dem schlechten Wetter im vorigen Sommer begründet. Die Rechnung schliesst mit 70 355 ℳ Verlust ab.

Centralverein für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

In der am 6. d. Mts. in Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung des Centralvereins für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt wurde der dem Preussischen Landtage vorgelegte Etat für Wasserbauten erörtert. Der Berichterstatter Abg. Berger (Witten) besprach die einzelnen Forderungen und wünschte eine energische Vermehrung der Rheinhäfen und eine Kanalisirung der Mosel. Letztere sei für die Westfälische Eisenindustrie von bedeutend grösserer Wichtigkeit als der Rhein-Emskanal. Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Rösing vom Reichsamt des Innern und Syndikus Sombart (Bremen) sprachen sich für die Nothwendigkeit der Schiffbarmachung der Fulda aus. Den zweiten Gegenstand der Tagesordnung bildete die Kanalisirung der Lippe, über die Bürgermeister Bauer (Wesel) in befürwortendem Sinne berichtete. Der Vorsitzende Professor Schlichting meinte, dass es durch die Kanalisirung der Lippe möglich sein werde, der Englischen Kohle Konkurrenz zu machen. In technischer Beziehung eigne sich die Lippe vorzüglich zur Kanalisirung. Sie habe ein so tiefes Bett, dass Ueberschwemmungen kaum zu befürchten seien. Ihr Gefälle sei auch ein ganz vorzügliches. Die Versandung könne mit Leichtigkeit durch Baggerung beseitigt werden. Die Kosten für die Kanalisirung seien ebenfalls nicht zu hoch. Das Kanalprojekt sei daher aus technischen und wirthschaftlichen Gründen mit Freuden zu begrüssen.

Aus dem Reichslande.

Passzwang und Personenverkehr.

Es ist eine in der Natur der Verhältnisse liegende Thatsache, dass der Personenverkehr zwischen Elsass-Lothringen und Frankreich sich in fortgesetztem Rückgange befindet. Die geschäftlichen und Familienbeziehungen, welche kurz nach dem Friedensschlusse noch sehr lebhafte waren, nehmen von Jahr zu Jahr ab und müssen schliesslich auf den durch die eingeschobene Grenze bedingten normalen Stand heruntersinken. Es ist zweifellos, dass der Passzwang bei fortgesetzter Anwendung den Eintritt dieses aus politischen Gründen erstrebenswerthen Ruhepunktes beschleunigen muss; es wäre aber ein Irrthum den Passzwang als eine dauernde Beeinträchtigung der Reichseinnahmen aus dem Personenverkehr zu betrachten. Wie der Dampf, dem der Ausweg nach einer Seite benommen wird, sich nach den anderen Seiten Bahn brechen muss, so wird auch der nach einer Seite eingedämmte Verkehr andere und zwar die gewünschten Richtungen finden.

Der Gesammt-Personenverkehr der Elsass-Lothringischen Bahnen ist im fortschreitenden Wachsen begriffen, da aber gleichzeitig, wie schon erwähnt und wie aus den unten folgenden Zahlen hervorgeht, der Wechselverkehr mit Frankreich unaufhörlich zurückgeht, so liegt hierin der Beweis, dass die Verkehrsbeziehungen sich bereits den neuen Verhältnissen entsprechend entwickeln, und es kann daher vom finanziellen Standpunkte betrachtet kaum als ein Wagniss erscheinen, wenn jetzt nach beinahe zwei Jahrzehnten diesem sich mit unabänderlicher Nothwendigkeit vollziehenden natürlichen Prozesse durch künstliche Mittel nachgeholfen wird. Ein dauernder Schaden ist von der Maassregel um so weniger zu befürchten, als die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes, wie die Verkehrszahlen untrüglich beweisen, sich von Jahr zu Jahr ge-

bessert haben und selbst einen kurzen Stillstand vertragen könnten.

Vergleichende Zusammenstellung der beförderten Personen und Einnahmen.

Jahr	Es wurden Personen befördert insgesammt	im Franz. Verkehr	In Prozenten des Gesammtverkehrs	Jahr	Es wurden aus dem Personenverkehr vereinnahmt insgesammt M.	im Franz. Verkehr M.	In Prozenten der Gesammteinnahme
1875	8 697 387	686 339	7,89	1875	8 307 653	1 016 946	12,2
1876	8 811 780	701 111	7,95	1876	8 329 562	1 016 047	12,2
1877/78	9 584 591	625 376	6,52	1877/78	8 446 859	910 004	10,8
1878/79	9 798 126	621 028	6,34	1878/79	9 022 694	980 452	10,8
1879/80	9 731 716	592 896	6,09	1879/80	8 608 987	881 816	10,2
1880/81	10 093 027	620 329	6,13	1880/81	8 953 748	964 209	10,7
1881/82	10 719 359	645 296	6,02	1881/82	9 604 988	1 016 317	10,6
1882/83	11 314 068	697 193	6,16	1882/83	9 748 295	1 014 732	10,4
1883/84	11 758 092	679 782	5,77	1883/84	9 893 634	993 032	10,0
1884/85	12 000 226	654 640	5,45	1884/85	9 973 004	993 654	9,9
1885/86	12 246 351	634 738	5,18	1885/86	10 106 789	954 036	9,4
1886/87	12 525 034	612 824	4,88	1886/87	10 258 012	959 897	9,3
1887/88	12 647 753	561 162	4,44	1887/88	10 170 283	839 260	8,3

Arbeiterzeitkarten.

In Nr. 12 S. 120 d. Ztg. war in einer Notiz über die in Baden eingeführten Arbeiterwochenbillets die Behauptung aufgestellt, dass bei den übrigen Deutschen Bahnverwaltungen durchgängig höhere Taxen als in Baden und Württemberg für dergleichen Billets zur Erhebung gelangen. Demgegenüber sei es gestattet, auf die bezüglichen, seit mehr als 15 Jahren auf den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen eingeführten noch günstigeren Bedingungen aufmerksam zu machen.

Für Arbeiter werden Zeitkarten III. Klasse, auf einen Monat gültig, ausgegeben, für welche der Fahrpreis der täglichen Hin- und Rückfahrt mit 0,75 ₰ für jede Person und jedes Kilometer erhoben wird. Die Geltungszeit kann mit jedem beliebigen Tage beginnen. Die Karten gelten entweder zu einer einmaligen Hin- und Rückfahrt täglich oder zu einer einfachen Fahrt in nur einer Richtung täglich oder wie vorstehend, jedoch mit Ausnahme der Sonn- und Festtage.

Bei Berechnung wird die zu durchfahrende Kilometerzahl mit der Anzahl der Reisetage und mit dem obigen Einheitssatze vervielfältigt. Missbräuchliche Benutzung der Arbeiterzeitkarte schliesst den Betreffenden von der Vergünstigung während der Dauer eines Jahres aus.

Diese Einrichtung wird in stetig wachsendem Maasse benutzt, was ebenfalls ein Beweis ist, dass die wirthschaftlichen und sozialen Verhältnisse sich durchaus nicht auf dem absteigenden Aste bewegen, wie von deutschfeindlicher Seite so gern glauben gemacht werden möchte.

Im Jahre
1885/86 gelangten 32 813 Arbeiterabonnementskarten,
1886/87 „ 34 104 „ „
1887/88 „ 34 349 „ „ zur Ausgabe.

Die Einnahmen hierfür betrugen
1885/86 = 93 249 M.,
1886/87 = 99 091 „
1887/88 = 111 449 „

Es wurden zurückgelegt
1885/86 = 1 574 974 Fahrten mit 12 431 866 km,
1886/87 = 1 638 628 „ „ 13 260 133 „
1887/88 = 1 797 886 „ „ 14 859 920 „

mithin betrug im Durchschnitt eine Fahrt
im Jahre 1885/86 = 7,9 km und kostete 5,92 ₰,
„ „ 1886/87 = 8,0 „ „ „ 6,05 „
„ „ 1887/88 = 8,3 „ „ „ 6,2 „

In Baden kann der billigste Reichsbahntarif von 0,75 ₰ für das Kilometer selbst bei grösseren Entfernungen nicht erreicht werden, denn der nach einer fallenden Skala berechnete Badische Tarif ergibt z. B. bei 5 km einen Einheitssatz von 1 ₰ für das Kilometer, bei 50 km einen solchen von 0,85 ₰. Thatsächlich betrug der Durchschnitt für 1887 nach den mitgetheilten Zahlen nämlich 23 634 066 km und 218 146 M. Einnahmen = 0,92 ₰ für das Kilometer.

Es erhellt hieraus, dass der Reichsbahntarif den ständigen Arbeitern wohl die weitaus billigste Fahrgelegenheit bietet, zumal auch hier, da eine IV. Wagenklasse fehlt, nur die III. Klasse benutzt wird. Für Arbeiter, welche nur vorübergehend auswärtig beschäftigt sind, haben allerdings die in den Reichslanden noch nicht eingeführten Arbeiterwochenkarten ihre unverkennbaren Vortheile.

Aus Württemberg.

Eisenbahnetat.

Dem der Ständeversammlung vor einigen Tagen zur Berathung und Beschlussfassung übergebenen Eisenbahnetat für die Finanzperiode 1. April 1889 bis 31. März 1891 entnehmen wir Folgendes.

Die Länge der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen beträgt am 1. April 1889 1 560,93 km. Im Laufe des Etatsjahres 1889/90 (nach vorläufiger Annahme am 1. Oktober 1889) wird die 24,97 km lange Bahnstrecke Leutkirch-Memmingen, und im Laufe des Etatsjahres 1890/91 (nach vorläufiger Annahme vom 1. Juli 1890) werden die 2,096 km lange Bahnstrecke Wangen-Hergatz, sowie die 37,401 km lange Strecke Tuttlingen-Inzigkofen (Sigmaringen) in Betrieb gesetzt werden.

Vom 1. Oktober 1889 an wird der Betrieb der Strecke Crailsheim-Bayerische Landesgrenze (10,33 km) und der Strecke Bahnhof Ulm-Bayerische Landesgrenze (0,90 km) für Württembergische Rechnung, der Betrieb der Strecke Württembergische Landesgrenze gegen Nördlingen bis Nördlingen (3,75 km) für Bayerische Rechnung geführt werden. Die durchschnittliche Betriebslänge des Bahnnetzes wird sonach betragen im Jahre 1889/90 1 577,15 km, im Jahre 1890/91 1 623 km.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind angenommen für 1889/90 zu 10 600 000 M., für 1890/91 zu 10 800 000 M., somit für 1889/90 mehr als im Etat für 1888/89 angesetzt sind 700 000 M.; aus dem Güterverkehr für 1889/90 zu 19 700 000 M., für 1890/91 zu 19 900 000 M., mithin für 1889/90 mehr als im Etat für 1888/89 angesetzt sind 2 450 000 M. Die Gesammteinnahmen sind für 1889/90 auf 32 357 600 M., für 1890/91 auf 32 613 400 M., die Mehreinnahmen von 1889/90 gegenüber dem Etatssatz von 1888/89 zu 3 178 428 M. berechnet.

Die Ausgaben sind angenommen für 1889/90 zu 17 404 200 M., für 1890/91 zu 17 433 000 M., gegen den Etatssatz von 1888/89 mehr für 1889/90 1 638 218 M.

Der Mehrbetrag der Einnahmen ist berechnet für 1889/90 zu 14 953 400 M., für 1890/91 zu 15 180 400 M., gegenüber dem Etatssatz von 1888/89 mehr 1 540 210 M. Aus dem Ausgabeetat ist bezüglich der Personaländerungen bemerkenswerth: Es ist vorgesehen: die Umwandlung von 2 Assessorstellen in Rathsstellen (die Direktoren, Oberräthe, Räthe und Assessoren laufen in einer gemeinsamen Ordnungsliste für die Verkehrsanstalten), die Anstellung von 4 weiteren Expeditoren bei der Generaldirektion, die Schaffung einer weiteren (höheren) Gehaltsklasse für die Eisenbahnsekretäre mit 3 000 M., die Vermehrung der Stellen der Büreauassistenten, welche künftig den Titel „Eisenbahnassistenten" erhalten sollen, um 25, die Vermehrung der Zahl der Abtheilungsingenieure und zwar für den bautechnischen Dienst um 9, für den maschinentechnischen Dienst um 4 Stellen. Den bestehenden 4 Gehaltsklassen der Abtheilungsingenieure soll eine weitere Klasse von 3 200 M. angefügt werden.

Die Zahl der Stellen der technischen Büreauassistenten soll um 5 vermehrt werden, eine weitere Gehaltsklasse für diese Beamten mit 2 600 M. ist vorgesehen. Für die Bahnmeister ist ebenfalls eine weitere Gehaltsklasse von 2 400 M. eingestellt.

Die Stelle des Vorstands der Dampfschifffahrtsverwaltung soll mit der Betriebsinspektorstelle in Friedrichshafen vereinigt, auch soll eine Betriebsinspektion in Aulendorf neu errichtet werden. In Heilbronn soll ein weiterer Hilfsbeamter bei der Betriebsinspektion mit der Dienststellung eines Bahnhofsverwalters I Kl. angestellt werden.

Die Stationsmeistersstellen in Vaihingen-Sersheim, Asperg, Obertürkheim, Niederbiegen, Vaihingen a. F., Eutingen, Lauffen am Neckar, Kirchheim a. N., Hessenthal, Lorch, Unterkochen, Unterboihingen sollen mit Rücksicht auf ihre Verkehrsbedeutung und den Geschäftsumfang in Bahnhofsverwaltungen II. Kl. verwandelt werden.

Die Güter- und Gepäckabfertigungsbeamten erhalten den Titel „Güterverwalter". Für die Stationsmeister und Billetkassirer ist eine weitere Gehaltsklasse von 1700 M. eingestellt.

Die Zahl der Bahnhofsaufseher soll um 13 vermehrt werden.

Die Kondukteure sollen den Titel „Schaffner" erhalten.

Die Stellen der Zugmeister sollen um 14, die der Schaffner um 24, der Wagenwärter um 16, der Wagenrevidenten um 3, der Güterschaffner um 5, der Bremser um 13, der Lokomotivführer um 35, der Lokomotivheizer I. Kl. um 32, der Lokomotivheizer II. Kl. um 18 Mann vermehrt werden.

Für ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern und den bahnärztlichen Dienst sind vorgesehen 52 000 M. Der Begründung dieses erstmals eingebrachten Postens ist zu entnehmen:

„Nach dem Vorgang anderer Deutscher und ausserdeutscher Verwaltungen ist beabsichtigt, einen eigenen ärztlichen Dienst

für die Zwecke der Eisenbahnverwaltung einzurichten. Bei den Preussischen und Bayerischen Staatseisenbahnen insbesondere besteht eine entsprechende Einrichtung schon seit einer Reihe von Jahren und hat sich daselbst gut bewährt. Auch Baden ist neuerdings in dieser Richtung vorgegangen. Die Bahnärzte haben die Eisenbahnbehörden in allen Maassnahmen zu unterstützen, welche in Bezug auf Fürsorge für die Gesundheit des Personals und der Reisenden geboten sind. Sie wirken zu ihrem Theil mit bei allen Entschliessungen, welche sich auf die Aufnahme des Personals in den Dienst und auf das Ausscheiden desselben aus dem Dienst beziehen. Die gesundheitliche Ueberwachung, Berathung, Behandlung und Pflege des Personals und der Familienangehörigen wird ihnen übertragen. Es wird ihnen die Verpflichtung zur Begutachtung der betreffenden Personen bezüglich ihrer körperlichen Eigenschaften und Mängel, ihrer gänzlichen oder theilweisen Dienstfähigkeit auferlegt. Durch die Gewährung der unentgeltlichen ärztlichen Behandlung wird nicht blos den Angestellten eine Wohlthat gewährt, da sie sich durch die Rücksicht auf die Kosten nicht abzuhalten lassen brauchen, in Krankheitsfällen rechtzeitig ärztliche Hilfe anzurufen, sondern es erwachsen auch der Verwaltung selbst augenscheinlich Vortheile, da sie das grösste Interesse daran hat, dass sie ein gesundes, den besonderen Anstrengungen des Eisenbahndienstes gewachsenes Personal besitzt.

Vorgesehen ist vorläufig die Einrichtung so zu treffen, dass das ganze Bahngebiet mit Rücksicht auf die Stationsorte, in welchen approbirte Aerzte ansässig sind, in bahnärztliche Bezirke eingetheilt wird, in der Art, dass der aufzustellende Bahnarzt thunlichst in der Mitte seines Bezirks seinen Wohnsitz hat, und so von den ihm zur Kontrole und zur Behandlung überwiesenen Bediensteten leicht erreicht werden kann. Die bahnärztliche Behandlung und Kontrole erstreckt sich auch auf das Personal der Bodenseedampfschifffahrt.

Nach einer vorläufigen Aufstellung handelt es sich um etwa 100 Bahnärzte mit Bezirken von 9—25 km Länge.

Die Bestellung der Bahnärzte wird im Benehmen mit dem Medizinalkollegium auf Dienstvertrag erfolgen; dieselben werden in ihrer Eigenschaft als Bahnärzte den Charakter von öffentlich angestellten Aerzten erhalten und beeidigt werden. Für etwa nöthig werdende Stellvertretung haben sie auf eigene Kosten zu sorgen.

Mit der Einführung des bahnärztlichen Instituts in Württemberg wird auch die Errichtung einer Betriebskrankenkasse in Gemässheit des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1883 für die beim Eisenbahnbetrieb beschäftigten Personen vollzogen und werden die Funktionen der Kassenärzte zugleich von den Bahnärzten wahrgenommen werden.

Der bahnärztlichen Kontrole und Behandlung in Erkrankungsfällen sollen die Beamten von der IX. Rangstufe abwärts, die sämmtlichen auf 1/4jährige Kündigung und auf Widerruf angestellten Beamten und die gegen Taggeld beschäftigten Personen, soweit dieselben ständig verwendet und nicht zur Theilnahme an der Krankenkasse verpflichtet sind, unterworfen werden, wobei es übrigens in das Belieben des einzelnen gestellt werden kann, sich auf seine Kosten durch einen andern Arzt als den zuständigen Bahnarzt behandeln zu lassen, ohne dass jedoch die Krankheitskontrole durch den Bahnarzt aufhören würde. Die Zahl der bahnärztlich zu behandelnden und zu kontrolirenden Beamten und Bediensteten wird sich auf rund 4 400 Personen (ohne die Familienangehörigen) beziffern."

Verwaltungsbericht der Verkehrsanstalten für 1887/88.

III.

E i s e n b a h n e n. Im Jahre 1883 wurde mit der Berechnung des Reinertrags der einzelnen Bahnstrecken begonnen. Nach den bis jetzt angestellten Berechnungen betrug der R e i n e r t r a g bei den Linien:

	pCt. des Baukapitals.		pCt. des Baukapitals.
Pforzheim-Wildbad . . .	0,92	Plochingen-Immendingen	1,96
Herbertingen-Isny . . .	0,97	Bietigheim-Hessenthal . .	1,28
Ulm-Sigmaringen-Tübingen	0,86	Waibling-Backnang . . .	1,28
Pforzheim-Horb und Zuffenhausen-Calw . . .	0,90	Ludwigsburg-Beihingen .	0,46
Heilbronn-Crailsheim . .	3,51	Aalen-Ulm	1,64
Cannstatt-Nördlingen . .	4,57	Crailsheim-Goldshöfe . .	3,71
		Crailsheim-Mergentheim .	0,55

Z u s c h ü s s e waren erforderlich bei dem Betrieb der Linien: Kisslegg-Wangen in der Höhe von 0,17 pCt. und Altshausen-Pfullendorf in der Höhe von 0,42 pCt. des Baukapitals.

W ü r t t e m b e r g i s c h e B o d e n s e e d a m p f s c h i f f f a h r t. Die Betriebsmittel bestanden aus 7 Dampfbooten, worunter 1 Salonboot, 1 Halbsalonboot und 2 Schiffe mit Oberdeck, 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajektkähnen.

Von diesen Fahrzeugen führten aus
die Dampfboote . . . . 3 565 Fahrten,
„ Trajektkähne . . . 794 „

Beladene Trajektkähne und Schleppboote wurden geführt in 1 549 Fällen. Mittelst der Trajektkähne wurden 5 372 beladene und 4 923 leere Eisenbahnwagen über den See verbracht.

Das Personal der Dampfschifffahrt bestand aus 62 Personen.

Es wurden befördert 183 973 Personen, 364 800 kg Gepäck, 67 778 630 kg Einzel- und Wagenladungsgüter (ausschliesslich Getreide), 11 376 640 kg Getreide, 2 Fahrzeuge, 226 Pferde, 4 062 Stück Hornvieh, 2 256 Stück Kleinvieh (Hunde usw.).

Aus der Schweiz.

Jura-Bern-Luzern Bahngesellschaft vor dem Bundesrath.

Die Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft wünscht auf ihre sämmtlichen Linien (ausschliesslich der Brünigbahn), nämlich Zollikofen-Biel-Neunstedt, Biel-Belsberg, Basel-Pruntrut-Belle, Sonceboz-Chaux de fonds und Lyss-Fräschels, sammt Zubehör und Betriebsmaterial, ein Pfandrecht ersten Ranges zu bestellen, behufs Sicherstellung eines Anlehens im Betrage von 29 Millionen Francs, aus welchem das dermalen noch auf dem Jurabahnnetz haftende Hypothekenanlehen von ursprünglich 33 Millionen Francs, d. d. 30. Juli 1881, im restlichen Kapitalbetrage von 29 Millionen Francs getilgt werden soll. Dabei ist vorgesehen, dass das neue Pfandrecht nur in Kraft treten wird nach Maassgabe und im Umfange der zur Konversion oder Rückzahlung und Löschung im Pfandbuch gelangenden Obligationen des alten Anlehens, welche bis dahin im Pfandrecht dem neuen Anlehen vorgehen. — Neben ihren übrigen Linien beabsichtigt die Jura-Bern-Luzern Bahngesellschaft auch auf die Brünigbahn, d. h. die Linie Brienz-Alpnachstad-Luzern, in einer baulichen Länge 58 km, ein Pfandrecht ersten Ranges zu bestellen zum Zwecke der Sicherstellung eines 3½ pCt. Anlehens im Betrage von 5 Millionen Francs, welches zur Konversion oder Rückzahlung des dermalen auf dieser Linie haftenden 4 pCt. Anlehens, d. d. 31. Mai 1887, im nämlichen Betrage verwendet werden soll. Dabei ist vorgesehen, dass das dem neuen Anlehen einzuräumende Pfandrecht ersten Ranges nur in Kraft treten soll nach Maassgabe und im Umfange der zur Einlösung und Löschung im Pfandbuch gelangenden 4 pCt. Obligationen des Anlehens vom 31. März 1886, welche bis dahin im Pfandrecht dem neuen Anlehen vorgehen.

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Nahezu 79 Millionen Francs haben die Schweizerischen Eisenbahnen (ausschl. Drahtseilbahnen und Tramways) im Jahre 1887 eingenommen und 42,25 Millionen Francs für den Betrieb verausgabt. An Zinsen für 560,4 Millionen Francs Anlehen wurden 22,7 Millionen Francs bezahlt (Zinsdurchschnitt 4,049 pCt.), an Dividenden für 359 Millionen Francs Aktienkapital 13,25 Millionen Francs (Durchschnittsdividende 3,683 pCt.). Die rentabelste Bahn ist Zürich-Zug-Luzern mit 9,46 pCt. Dividende. Ende 1887 betrugen die Erneuerungs-, Reserve- und übrigen Fonds sämmtlicher Schweizerischen Bahnen zusammen 28 436 881 Frcs., die Unterstützungskassen hatten einen Bestand von 6 636 165 Francs. Unterstützt wurden aus diesen 5 415 Personen. Sämmtliche Bahnen beförderten 25 762 822 Reisende, 101 755 t Gepäck, 8 096 558 t Güter und 1 505 056 Stück Vieh. Ende 1887 betrug die bauliche Länge sämmtlicher Schweizerischer Bahnen 2 009 km, das Anlagekapital 1 044 944 853 Frcs., die Zahl der bei den Bahnen beschäftigten Personen 16 466. Eisenbahnunfälle erfolgten im genannten Jahre 213; verunglückt sind 139 Personen, davon wurden 53 getödtet.

Beabsichtigte Eisenbahnprojekte.

Als Beweis, wie man in der Schweiz Anstrengungen macht, um den Fremdenverkehr zu erleichtern und zu heben, diene der Umstand, dass gegenwärtig nicht weniger als 13 Zahnrad- und 8 Seilbahnen beabsichtigt sind, welche grösstentheils dem Touristenverkehr dienen. Die Zahnradbahnen, wovon die ersten 5 bereits im Bau befindlich, sind folgende: Alpnachstad-Pilatus, St. Gallen-Gais, Visp-Zermatt, Landquart-Davos, Berner Oberlandbahnen, Territet-Montfleuri, Maloja-Castasegna, Capolago-Monte Generoso, Brig-Airolo, Bönigen-Schynige Platte, Appenzell-Gais, Appenzell-Säntis und Neuchâtel gare ville-Serrières.

Die Seilbahnen, von denen die ersten 3 im Baue, sind: Ecluse-Plau (Neuchâtel), Beatenbergbahn, Paradise- San Salvatore (Lugano), Lausanne-Signal, Wabern-Gurten (Bern), Auf den Martinsberg (bei Baden), Lauterbrunnen-Grütschalp und Kolbenhof-Uetliberg (bei Zürich).

Abnahme der Bevölkerung.

Die neueste Schweizerische Volkszählung vom Jahre 1888 hat in ganz unwiderleglicher Weise dargethan, dass die von den Industrie

centren und grossen Verkehrswegen abgelegenen Landestheile sich entvölkern. Es trifft dies nicht nur für Gegenden mit reiner landwirthschaftlicher Bevölkerung zu; auch Gegenden mit lebhafter Industrie zeigen eine Abnahme der Bevölkerung da, wo kein Anschluss an das Eisenbahnnetz besteht. Es kann nicht ausbleiben, dass ein solcher Anschluss von diesen Landschaften in der Folge mit allem Nachdruck wird gesucht werden; der Ausbau einer Reihe von Lokalbahnen harrt damit in nächster Zeit seiner Verwirklichung.

Zur Kohlenfrage in England.

In der „Royal Statistical Society" in London hat Herr R. Price-Williams, Mitglied des Civilingenieur-Instituts, kürzlich einen bemerkenswerthen Vortrag über die Kohlenfrage gehalten, in welchem derselbe an mehreren tabellarischen und zeichnerischen Darstellungen die gewaltige Zunahme der Kohlenförderung in England nachwies. Die bedeutendsten Leistungen werden in den Kohlengruben von Northumberland und Durham erzielt, und zwar sind in Durham allein während des letzten Jahres über 28¾ Millionen Tonnen, d. h. mehr als ein Sechstel der gesammten Förderung des Vereinigten Königreichs, gewonnen. Zu beachten ist jedoch, dass die Ausbeute dieser nördlichen Kohlengebiete sich seit etwa 4—5 Jahren erheblich vermindert hat und voraussichtlich auch fernerhin noch vermindern dürfte. Nach den Schätzungen des Vortragenden würden unter Voraussetzung der durchschnittlichen Vermehrung der Förderung in den letzten 22 Jahren auch in der Folgezeit die 9 394 Millionen Tonnen des Kohlenlagers etwa binnen 94 Jahren völlig erschöpft sein.

Einen bemerkenswerthen Aufschwung hat der Kohlenverkehr während der letzten Jahre in Südwales gewonnen; im vergangenen Jahre sind daselbst 26 Millionen Tonnen gefördert. Der gesammte Vorrath des Kohlengebiets von Südwales wird auf 36 566 Millionen Tonnen, d. h. dem dritten Theil des Vorraths in dem ganzen Vereinigten Königreich geschätzt; bei der lebhaften Steigerung der Förderungsmengen glaubt der Vortragende, dass dasselbe binnen 79 Jahren erschöpft sein dürfte. Die grosse Entwickelung der Förderung in dem östlichen Theile dieses Kohlengebietes wird namentlich aus der gewaltigen Zunahme der Kohlenausfuhr von Cardiff erkennbar. Dieselbe betrug im Jahre 1864 nur etwa 1½ Millionen Tonnen, verdoppelte sich in den nächsten 10 Jahren und verdoppelte sich abermals in den folgenden 7 Jahren; im Jahre 1887 steigerte sie sich auf 8¼ Millionen Tonnen, d. h. auf mehr als ein Drittel der gesammten Kohlenausfuhr des Vereinigten Königreiches in jenem Jahre. Zwei Drittel der Kohlen von Südwales werden in Glamorganshire, insbesondere aus den östlichen Gruben daselbst, gewonnen. Falls die Förderung aus letzteren nach Maassgabe der durchschnittlichen Steigerung der letzten 24 Jahre zunehmen sollte, so wird das auf 12 963 Millionen Tonnen berechnete Lager binnen 60 Jahren und der, die vortreffliche Dampfkohle (steam coal seam) enthaltende Theil sogar binnen 42 Jahren ausgebeutet sein.

Nach den weiteren Ausführungen des Vortragenden werden die Kohlenlager

von Lancashire und Cheshire . . .	binnen	74 Jahren,
„ Yorkshire, Derbyshire und Nottingham	„	90 „
„ Warwickshire	„	53 „
„ Denbighshire und Flintshire .	„	250 „
„ Schottland	„	92 „
des Vereinigten Königreichs . . .	„	102 „

erschöpft sein.

Aus den Ergebnissen über den Kohlenverbrauch ist erkennbar, dass im Jahre 1871 zur Herstellung von Roh- und Stabeisen, sowie von Stahl beinahe ein Drittel der gesammten Kohlenförderung des Vereinigten Königreichs verwendet ist. Durch die von Bessemer, Siemens u. a. eingeführten Verbesserungen bei der Eisen- und Stahlerzeugung ist der bezügliche Kohlenverbrauch sehr beträchtlich vermindert; im Jahre 1887 betrug derselbe nur etwas über 16 pCt. der Förderung. Im übrigen machte der Redner auf die wesentlichen Ersparnisse an Feuerungsmaterial aufmerksam, welche bei der Verwendung von Verbundmaschinen im Dampfschifffahrts- und Eisenbahnbetriebe zu erzielen seien. Der Kohlenverbrauch der Ozeandampfer betrug im Jahre 1887 beinahe 7 Millionen Tonnen, und etwa eine gleiche Menge dürfte von den erheblich zahlreicheren Küstendampfern verbraucht sein, während die Englischen Lokomotiven in demselben Jahre über 6 Millionen Tonnen verdampft haben. Die Kohlenausfuhr hat sich von 4½ Millionen Tonnen im Jahre 1854 auf über 27 Millionen im Jahre 1888 gesteigert.

In seinen Schlussbetrachtungen weist der Vortragende u. a. darauf hin, dass, wenn die Verkehrssteigerung in England sich auch ferner wie bisher gestaltet, die Kohlenförderung nothwendigerweise mit derselben in einem gewissen Gleichgewichte gehalten werden muss, wobei jedoch zu beachten ist, dass die Erschöpfung der Kohlenlager in den vorstehend angegebenen Zeiten zu gewärtigen ist, falls nicht sehr erhebliche Ersparnisse im Kohlenverbrauch erzielt werden. Hierauf sei daher in thunlichst umfassendem Maassstabe Bedacht zu nehmen. K—e.

Aus Frankreich.

Yves Guyot, Minister der öffentlichen Arbeiten.

Der Sturz des Ministeriums Floquet hat auch den bisherigen Minister der öffentlichen Arbeiten, Deluns-Montaud, veranlasst, auf sein Amt zu verzichten. Zu seinem Nachfolger ist durch Erlass vom 22. Februar d. J. der Abgeordnete des Seinedepartements, Yves Guyot, ernannt, welcher sich u. a. durch schriftstellerische Leistungen bekannt gemacht hat und insbesondere auf dem Gebiete wirthschaftlicher Fragen thätig gewesen ist.

Wirthschaftliche Verhältnisse Algeriens.

Dem Jahresberichte des Schweizerischen Vizekonsuls in Algier für 1888 sind folgende Angaben über die wirthschaftlichen Verhältnisse Algeriens entnommen:

Frankreich hat sich in Algerien ein wichtiges Absatzgebiet für seine Erzeugnisse und ein weites Operationsgebiet für seine Handelsmarine geschaffen. Dieser Thatsache kann man sich nicht verschliessen, wenn man in Betracht zieht, dass der gesammte Aussenhandel des Landes unmittelbar nach der Eroberung kaum 8 Millionen Francs betrug und im Jahre 1850 auf fast 13 Millionen, 1860 auf 157 Millionen, 1870 auf 300 Millionen und 1888 auf 420 Millionen Francs gestiegen war.

Nach allen Richtungen ist das Land von Strassen durchzogen, welche in Städten oder Dörfern, die inmitten einheimischer Völkerschaften entstanden sind, ausmünden. Ein Netz von Eisenbahnen, welches alljährlich an Ausdehnung zunimmt, ermöglicht rasche Verbindungen, und der billige und regelmässige Dampfschiffverkehr des Küstengebietes begünstigt die Beziehungen zwischen den Küstenplätzen und der Hauptstadt. Die grossen Eisenbahnlinien, welche Algerien parallel zur Küste durchschneiden und die Grenzen von Tunis und Marocco mit einander verbinden, sowie die in dieselben einmündenden Seitenbahnen, welche nach dem Süden, sogar bis nach Biskra, Mecheria usw. führen, tragen in hohem Maasse zur Entwickelung der Handelsbeziehungen und der Kolonisation bei und bilden ausserdem ein Sicherungsmittel für die Kolonie.

In Algerien sind alle Kulturen, Getreide, Baumwolle, Wein usw. möglich und mit augenscheinlichstem Erfolge zu betreiben. Im allgemeinen herrscht der Ackerbau vor.

Die Gesammteinfuhr betrug im Jahre 1887 etwa 220 Millionen Francs, das ist ein Mehrwerth von 2 Millionen Francs gegen das Vorjahr, welcher im übrigen dem vermehrten Bezuge von Nahrungsmitteln zuzuschreiben ist. Der Werth der Ausfuhr wird für dasselbe Jahr auf über 200 Millionen Francs angegeben, auf 4 Millionen Francs mehr als im Vorjahre. Diese Zunahme rührt hauptsächlich her von der vermehrten Ausfuhr von Wein, frischen Früchten, Olivenöl, Korkholz, Alfa (Türkischer Flachs), Kupfererz usw.

Telegraphische Verbindung zwischen England und Frankreich.

Zwischen der Englischen und der Französischen Regierung ist ein neuer Vertrag über den Betrieb der zwischen den beiderseitigen Ländern bestehenden Telegraphenlinien geschlossen. Auf Grund amtlicher Erhebungen war festgestellt, dass von den vier Linien nur diejenige zwischen Calais und Dover in gutem Zustande war. Mit Rücksicht auf den beträchtlichen telegraphischen Verkehr, welcher seit einiger Zeit sich um fast eine Million Worte im Jahre vermehrt hat, so dass im Jahre 1888 etwa 13 Millionen Worte befördert sind, ist die Einrichtung von zwei neuen Linien als nothwendig erkannt. Die bevorstehende Weltausstellung dürfte eine weitere Steigerung des telegraphischen Verkehrs im Gefolge haben, so dass auch eine Tarifherabsetzung geboten erscheint. Vom 1. April d. J. ab soll daher der bisherige Satz von 0,25 Frcs. für ein Wort auf 0,20 Frcs. herabgemindert werden.

Die Weltausstellung.

Der Generaldirektor der Weltausstellung hat bekannt gemacht, dass dieselbe nach Maassgabe des Standes der bezüglichen Arbeiten an dem festgesetzten Tage eröffnet werden wird. Vertreten werden sein 28 000 Französische und 15 000 ausländische Aussteller. Unter den letzteren sind 1 600 Belgier, 800 Engländer, 1 000 Italiener, ferner Russen, Oesterreicher, Holländer, Spanier, Portugiesen, Griechen, Norweger, Serben, Aegypter, Japaner, Siamesen, Perser usw. Offiziell betheiligte Länder sind Argentinien, Bolivia, Brasilien, Chile, Griechenland, Guatemala, Hayti,

Japan, Marocco, Mexiko, Monaco, Norwegen, Serbien, Siam, St. Marino, Venezuela und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Grossbritannien gibt dem gebildeten privaten Ausstellungsausschusse wohl keine staatliche Beihilfe; die dortseitigen Aussteller haben jedoch ein Garantiekapital von 1,5 Millionen Francs aufgebracht. In Belgien wird der dort gebildete Privatausschuss seitens der Regierung mit 600 000 Frcs., in Spanien desgleichen mit 500 000 Frcs., in der Schweiz mit 450 000 Frcs., in Rumänien mit 200 000 Frcs., in Dänemark mit 140 000 Frcs., in Portugal mit 137 000 Frcs. unterstützt. In Norwegen besteht ein offizieller Ausschuss, welcher vom Staate mit 140 000 Frcs. unterstützt wird. Russland, Italien, Oesterreich-Ungarn, die Niederlande und Luxemburg werden durch private, vom Staate nicht unterstützte Ausschüsse vertreten sein.

Aus Russland.

Revisionsreise des Verkehrsministers.

Der Verkehrsminister, General Pauker, beabsichtigt im Frühjahr eine Rundreise zu unternehmen, um die Eisenbahnen einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Bei dieser Gelegenheit wird der Herr Minister auch die grossen Wasserstrassen im Süden des Reichs und zwar im besonderen den Wolgastrom befahren, um sich persönlich davon zu überzeugen, wo in erster Linie Regulirungen der Flussbetten nothwendig sind.

Eisenbahnprojekte.

Nach einer Meldung des „Czas" hat das Ministerium das Projekt, eine Bahn von Miechow in der Richtung nach Krakau zu bauen, abgelehnt.

Der Bau der 280 Werst (rund 300 km) langen Bogosslawschen Eisenbahn soll im Laufe dieses Jahres beendet werden. Diese Bahn, welche mit Privatmitteln gebaut wird, verbindet die Kama mit der Ssosla.

Griasi-Zarizyner Eisenbahn.

Der „Grashdanin" schreibt, dass bei der genannten Bahn eine Reihe von Missbräuchen zum Nachtheil der Regierung durch den Revisor aufgedeckt worden sein soll; die Dividende soll durch künstliche Verschiebung der Tarifsätze und durch Vernachlässigung der Erneuerungsarbeiten willkürlich vergrössert worden sein. Energische Maassnahmen gegen die Verwaltung, u. a. die Beschlaglegung auf die Dividende für 1888, sollen in Aussicht stehen.

Weichsel-Eisenbahn.

In Petersburger Blättern liegt die Meldung vor, die Russische Bank für auswärtigen Handel habe aus ihren Werthpapierbeständen 28 000 Stück Weichsel-Eisenbahnaktien an eine internationale Finanzgruppe, welche die baldige Weiterbegebung dieses Postens beabsichtige, verkauft. Die „Magd. Ztg." bemerkt hierzu, dass die genannten Aktien bereits seit mehreren Jahren in Berlin und Petersburg gehandelt werden, nennenswerthe Umsätze aber darin nicht stattgefunden haben, weil der überwiegende Theil sich bisher in festen Händen (Russischer Fiskus, Kronenberg in Warschau usw.) befand. In Berlin wurden die Weichsel-Eisenbahnaktien seiner Zeit von der Nationalbank für Deutschland und Jakob Landau eingeführt. Die beiden letzteren Firmen behielten jedoch damals den grössten Theil der von ihnen übernommenen Aktien übrig und verkauften diesen Posten später an die Russische Bank für auswärtigen Handel, welche denselben nunmehr wieder abgestossen hat. In Petersburg bewegt sich der Kours gegenwärtig zwischen 106 und 110 R. für das Stück von 100 R. Kredit.

Die Petersburger „Börsen-Ztg." glaubt, den Aktionären schon für das laufende Jahr die Vertheilung einer Superdividende in Aussicht stellen zu dürfen. Im Jahre 1887 habe sich bei 4 011 272 R. Einnahme und 2 978 757 R. Betriebskosten ein Ueberschuss von 1 032 515 R. ergeben. Im Jahre 1888 seien dann die Einnahmen um rund 700 000 R. gestiegen und die Staatsgewähr werde nur noch mit etwa 200 000 R. in Anspruch genommen.

Nach den Gesellschaftssatzungen ist von dem Reingewinne, welcher sich über die gewährleisteten Zinsen und Tilgungssummen hinaus ergibt, die Hälfte der Regierung als Abzahlung auf die von derselben in früheren Jahren geleisteten Garantiezuschüsse zu überweisen, während die andere Hälfte den Aktionären zufällt. Da nun das Aktienkapital im ganzen nur 6 588 100 R. umfasst, würde ein über die gewährleisteten Summen hinaus erzielter Reingewinn von 130 000 R. genügen, um die Vertheilung einer Superdividende von 1 pCt. (1 R.) zu ermöglichen. Da ungefähr 110 000 R. (1/3 pCt. des Anlagekapitals) vorweg dem Reservefonds zu überweisen sind, muss nach den Berechnungen der „Magd. Ztg." unter Zugrundelegung des jetzigen Rubelpreises ein Ueberschuss von etwa 2050000 R. erzielt werden, um die Zahlung einer Superdividende von 1 pCt. zu gestatten. Im Vergleich zu den Ergebnissen des Jahres 1887 wäre dazu also eine Steigerung des Ueberschusses um rund eine Million Rubel erforderlich. Es erscheint immerhin zweifelhaft, ob ein solcher Mehrbetrag schon im laufenden Jahre erreicht werden dürfte.

Die Weichsel-Eisenbahn, welche die Fortsetzung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn bildet und von Mlawa über Warschau nach Kowel führt, ist hinsichtlich ihrer Ertragsfähigkeit stark von der Russischen Getreideausfuhr abhängig. Da nun letztere im laufenden Jahre schwerlich den Betrag des Vorjahres ganz erreichen wird, so erscheint für die Aktionäre der Weichsel-Eisenbahn die Erwartung grosser Mehreinnahmen vorläufig kaum berechtigt.

Transandinische Eisenbahn.

Die „Deutsche Bauzeitung" schreibt:

Die Transandinische Eisenbahn zwischen Chile (Valparaiso) und Argentinien (Buenos Aires), welche auf der Argentinischen Seite bereits seit längerer Zeit im Bau begriffen, ist in mehr als einer Beziehung interessant. Handelt es sich doch um Ueberwindung grosser technischer Schwierigkeiten in einem völlig unwirthlichen, menschenleeren Gebiete.

Die eigentliche, noch zu erbauende Strecke der Transandinischen Bahn ist die 245 km lange, zwischen Mendoza und Santa Rosa, einer kleinen Stadt, Hauptstadt des Departements Andes in der Provinz Aconcagua, in Chile. Die neue Bahn beginnt also in der Stadt Mendoza, welche 760 m über dem Meere und 1 040 km von Buenos Aires entfernt liegt. Die Strecken Mendoza - Buenos Aires sowie Valparaiso-Santa Rosa sind längst fertig. Von Mendoza aus durchläuft die Bahn 30 km ebenes Gelände im Thal des Rio Mendoza. Die wichtigsten hier auszuführenden Arbeiten sind einige Erdauffüllungen und eine 120 m lange Brücke über den Rio Mendoza. Die Bahn folgt weiter dem genannten Flusse, da die Berge an denselben heranrücken, das Thal einengend. Nach kurzer Wegeslänge erweitert sich dasselbe aber wieder und bietet dem Bahnbau keine ernsten Schwierigkeiten. Hinter diesem Passe tritt die Bahn in das breite offene Thal von Uspallata ein, immer dem Rio Mendoza folgend, wo eine Station 100 km von Mendoza in 1 080 m Meereshöhe angelegt werden soll. Auch der Bau der ferneren Strecke bis Punta de la Vacas in 2 300 m Meereshöhe und 145 km von Mendoza wird nicht schwierig sein. Von hier aus bietet die Strecke keine technischen Schwierigkeiten; ihre grösste Steigung beträgt 2,5 pCt. und der kleinste Halbmesser der Krümmungen ist 800 m. Die Entfernung von Punta de la Vaca nach Puente del duca beträgt 15 km und von hier ab bis zum Eingange in den Tunnel 42 km. Die Steigung beträgt hier bis 3,7 pCt., und es muss dieser Theil der Bahn mit Schutzdächern gegen die Schneewehen versehen werden. Der grosse Tunnel sollte zuerst in 3 530 m Höhe angelegt werden, wird aber nach den neuesten Untersuchungen schon in Höhe von 3 000 m beginnen. Der Tunnel wird auf diese Weise länger; man spart aber auf der Argentinischen Seite 20 km und auf der Chilenischen 28 km Bahnlänge und es hätten gerade diese Strecken (Krümmungen mit starker Steigung) die grössten technischen Schwierigkeiten geboten. Man glaubt, dass die Kosten für die Verlängerung des Tunnels gedeckt werden durch die Ersparnisse, welche so an der Strecke (die oben genannten 48 km, die mit Schneedächern zu versehen wären) gemacht werden. Auch die Erhaltungskosten der ganzen Linie werden erheblich verringert.

Der Chilenische Theil der Bahn ist vom Ende des Tunnels bis Santa Rosa 51 km lang und bietet keine Schwierigkeiten. Santa Rosa liegt 824 m über dem Meere.

Der Bau der Argentinischen Sektion begann im Januar 1887 und es sind 48 km (von Mendoza an) fertig. Bis Ende Februar 1889 soll die Strecke bis Uspallata und 1 Jahr später bis zur Puente del duca fertig sein. Auf der Chilenischen Seite waren die Ingenieure bis jetzt mit der endgültigen Feststellung der Linie beschäftigt und haben die eigentlichen Arbeiten erst Ende Dezember 1888 begonnen. Beide Abtheilungen hofft man sicher bis Ende 1890 dem Verkehr übergeben zu können und den Tunnel selbst 2 Jahre später. Die „Great West-Argent. Railroad. Comp." in London, welche die grosse Bahn von Buenos Aires bis San Juan (über Mendoza) erbaut hat, nimmt auch die Erbauung dieser Zweigbahn nach Chile in die Hand. Die Leiter des Baues, welche die Verträge mit den Regierungen beider Republiken abgeschlossen haben, sind die Herren Juan E. Clark, Chef des Hauses in Buenos Aires, und Mateo Clark, Chef des Hauses (der genannten Company) in London. Beide sind geborene Chilenen.

Ist die Bahn vollständig fertig, so wird man in 40 Stunden von Buenos Aires nach Valparaiso gelangen können. Sobald die Bahn von beiden Seiten den Tunneleingang erreicht hat, soll dieselbe dem Verkehr übergeben werden. Die durch den Tunnel zu durchbrechende Passhöhe soll auf dem alten Saumpfade, der seit Jahrhunderten dem Verkehr zwischen Chile und Mendoza dient, überstiegen werden. Reisende würden für diese Strecke

10 Stunden gebrauchen. Die grossen Mineralschätze dieser Gebirge werden durch die Bahn erschlossen, der Transport der Erze in die Tiefebenen oder nach dem Stillen Ozean (zur Verarbeitung in Europa) ermöglicht.

Die Spurweite der Bahn beträgt 1 m. Die Schienen sind aus Stahl. Die Länge des Tunnels, über dessen Konstruktion noch keine genauere Anlagen vorliegen, soll 11,5 km betragen. Zur Unterstützung des Baues gewährleistet die Regierung der Argentiner den Gebrüdern Clark 7 pCt. Zinsen für ein Kapital von 1 191 043 £ und die Regierung von Chile 5 pCt. für 1 000 000 £.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Der Eisenbahnfiskus ist bei Enteignungen für eine Zweigbahn, für welche der Gesellschaft einer an den Staat übergegangenen Eisenbahn die Konzession ertheilt war, deren Bau aber erst vom Fiskus ausgeführt ist, der Bauunternehmer im Sinne des Enteignungsgesetzes und kann von dem Enteigneten auf die Entschädigung belangt werden.

Durch das Gesetz vom 14. Februar 1880 (Gesetzsammlung 1880 Seite 20) wurde die Staatsregierung ermächtigt, die Rheinische Eisenbahngesellschaft nach Maassgabe des dem Gesetze beigedruckten Vertrages vom 13/18. Dezember 1879 zu übernehmen. § 1 dieses Vertrages bestimmt, dass die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat überträgt. Zu diesem Zwecke sollten die Verwaltung und der Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen Fonds an die vom Staate bestimmte Königliche Behörde übergeben werden. Nach § 2 erfolgte die Verwaltung und der Betrieb vom 1. Januar 1880 ab für Rechnung des Staates. Dieser übernahm die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und des Betriebes, sowie alle ausserordentlichen Ausgaben. Gemäss § 3 gingen auf die zum Zweck der Verwaltung errichtete Königliche Behörde alle den Generalversammlungen, dem Administrationsrathe und der Direktion beigelegten Befugnisse über. Dieser Behörde sollte wegen aller der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen die Vertretung derselben gebühren. Als Gegenleistung verpflichtete sich der Staat in den §§ 5 und 8 des Vertrages, den Aktionären eine bestimmte Rente zu zahlen und diese bis zum 1. April 1884 gegen eine konsolidirte Anleihe umzutauschen. Nach Ablauf der für den Umtausch der Aktien bestimmten Frist wurde dem Staate das Recht eingeräumt, jederzeit das Eigenthum der Gesellschaft nebst allem Zubehör zu erwerben und die Auflösung derselben unter den näher bestimmten Bedingungen herbeizuführen. Dagegen sollte die Eisenbahngesellschaft nicht berechtigt sein, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden (§ 8 letzter Absatz). Um das Interesse der Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung des Vertrages handelte, wahrzunehmen, wurde gemäss § 2 ein Administrationsrath gebildet, und mit der Vertretung der Gesellschaft beauftragt.

Auf Grund dieser gesetzlichen und vertragsmässigen Bestimmungen hat der Berufungsrichter entschieden, dass dem Staate nach Uebernahme der Verwaltung noch kein Eigenthum an dem Vermögen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zustand, sondern dass er nur zu deren Vertretung befugt war. Aus dieser rechtlichen Stellung des Staates folgert er, dass vor der Liquidation der Gesellschaft — 1. April 1886 — diese bei Ausführung der hier fraglichen Zweigbahn Hattingen-Wichlinghausen als Unternehmerin im Sinne des § 7 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 anzusehen sei, und hat deshalb die gegen den Eisenbahnfiskus gerichtete Klage der beiden enteigneten Kläger wegen mangelnder Passivlegitimation abgewiesen.

Dieser Entscheidung kann nicht beigestimmt werden. Es erscheint zwar richtig, dass die Eisenbahngesellschaft mit der Uebergabe der Verwaltung an den Staat das Eigenthum an ihrem Vermögen noch nicht verloren hatte. Dagegen war vom 1. Januar 1880 ab nur der Staat, vertreten durch die im § 1 des Vertrages bestimmte Königliche Behörde berufen, die zur Erfüllung des Gesellschaftszweckes von ihr für erforderlich erachteten Handlungen vorzunehmen. Was der Staat aber, kraft der ihm nach § 1 des Vertrages zustehenden Rechte that, gereichte nicht zum Vortheil oder Nachtheil der Gesellschaft, sondern die Verwaltung des Staates geschah für seine e i g e n e Rechnung. Ihm fielen die Einnahmen aus dem Gesellschaftsunternehmen zu, und er haftete für die von der eingesetzten Behörde eingegangenen Verbindlichkeiten. Dass dieser Rechtszustand in betreff des Baues der Bahn Hattingen-Wichlinghausen nicht bestanden habe, nimmt der Berufungsrichter zu Unrecht an.

Die Thatbestände beider Vorderurtheile ergeben, dass die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische), welche durch Allerhöchste Kabinetsordre mit dem Bau und Betrieb der fraglichen Zweigbahn beauftragt war, die Enteignung der zum Bau erforderlichen Grundstücke betrieben und herbeigeführt hat. Ihr sind am 8. Januar 1883 die beanspruchten Flächen von den beiden Klägern eigenthümlich übergeben worden. Die Bezahlung des in dem Regierungsbeschlusse festgesetzten Betrages ist aus dem Baufonds der Rheinischen Eisenbahn, welcher nach § 1 des Vertrages vom 13/18. Dezember 1879 und § 3 des Gesetzes vom 14. Februar 1880 in das Eigenthum des Fiskus übergegangen war, erfolgt. Da jedoch die Einigung über die Höhe der Entschädigung fehlte, so hat hierüber die Königliche Regierung zu Arnsberg mittelst Beschlusses vom 20. Juni 1883 befunden. Der Berufungsrichter hält zu Unrecht für entscheidend, dass in diesem Beschlusse gesagt wird, den Klägern gebühre die festgesetzte Entschädigung für Abtretung der näher bezeichneten Grundstücke „an die Rheinische Eisenbahngesellschaft.“ Wenn nach dem oben Ausgeführten der Staat an Stelle der Gesellschaft für eigene Rechnung die Verwaltung, Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, sowie alle ausserordentlichen Ausgaben übernommen hatte und jene von jeder Ausdehnung des Unternehmens ausgeschlossen war (vergl. § 2 des Vertrages), so ist geboten, in Ansehung des Baues der n e u e n Zweigbahnen den Staat für den Unternehmer im Sinne des § 7 des Enteignungsgesetzes zu erachten. Es ist zwar richtig, dass die Konzession zum Bau der Zweigbahn Hattingen-Wichlinghausen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, und zwar vor Erlass des Gesetzes vom 14. Februar 1880 ertheilt ist, und dass die §§ 2 und 7 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 dem in der Königlichen Verordnung bezeichneten Unternehmer die Pflicht zur Entschädigung auferlegen. Es mag auch mit der Entscheidung des Reichsgerichts vom 11. Juni 1883 (Entscheidungen des Reichsgerichts Band IX Seite 276) angenommen werden, dass die Verleihung des Expropriationsrechts nur für die Person geschehe und dass eine Abtretung desselben mit rechtlicher Wirkung für den Enteigneten d u r c h V e r t r a g nicht stattfinde. Im hier gegebenen Falle stützt sich jedoch das Recht des Staates, eine Enteignung behufs Ausführung der fraglichen Zweigbahn vorzunehmen, auf das Gesetz vom 14. Februar 1880 und den durch dasselbe sanktionirten, dem Gesetze beigedruckten Vertrag. Insbesondere ermächtigt § 4 des Gesetzes die Staatsregierung, zur Deckung der für die Bauausführung derjenigen Bahnstrecken erforderlichen Mittel, für welche der Rheinischen Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe verliehen ist, unter den näher angegebenen Bedingungen Staatsschuldverschreibungen auszugeben. Diese Vorschrift lässt deutlich ersehen, dass der Gesetzgeber die Staatsregierung ermächtigen wollte, den Bau der bereits konzessionirten Nebenbahnen für staatliche Rechnung auszuführen. Machte aber die Staatsregierung von dieser Ermächtigung Gebrauch, so handelte sie nicht als Verwalterin der Eisenbahngesellschaft für diese, sondern unternahm den Bau für den Staat, wurde also kraft gesetzlicher Bestimmung Unternehmerin an Stelle der bereits früher konzessionirten Eisenbahngesellschaft.

Hiernach muss es für zulässig erachtet werden, dass die Kläger ihren Anspruch wegen der höheren, als der ihnen durch den Regierungsbeschluss bewilligten Entschädigung durch Klage gegen den Eisenbahnfiskus verfolgen. Die Vertretung desselben durch die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) erscheint, wie das Reichsgericht schon früher in Sachen Lhoest und Genossen wider den Eisenbahnfiskus (V. 238/87. Urtheil vom 17. Dezember 1887) angenommen hat, unbedenklich.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 5. Januar 1889 in der Sache Bergmann und Genossen wider den Preussischen Eisenbahnfiskus vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln.)

Verschiedenes.

Eisenbahnen in China.

Die China-Eisenbahngesellschaft hat zur Verlängerung ihrer Strecke um 60 Meilen, d. h. bis 12 Meilen vor Peking, Auftrag gegeben. Zur Verwendung kommen 70 pfündige Sandberg-Schienen, welche auf Schwellen von Japanischem Kastanienholz gelegt werden. Diese Ausdehnung wird nach der am Pei Ho-Fluss belegenen Endstation Tungchow benannt werden.

Eine 5 Meilen lange östliche Abzweigung nach der Stadt Kaiping ist ebenfalls im Bau begriffen, die Gesellschaft hofft bis nach Shan Hai Kwan, 80 Meilen weit östlich, zu gelangen und glaubt überhaupt jetzt, nachdem von der Regierung die Annäherung der Bahn bis dicht an die Hauptstadt gestattet ist, günstige Aussichten auf Genehmigung anderweiter Verlängerungen zu haben.

Statistisches Waarenverzeichniss.

Von dem „S t a t i s t i s c h e n W a a r e n v e r z e i c h n i s s“ (sowie Verzeichniss der Massengüter usw.), gültig vom 1. Juli 1888 ab, erschien soeben eine 2. A u f l a g e u n t e r B e r ü c k s i c h t i g u n g d e r b i s z u m 1. M ä r z 1889 e i n g e t r e t e n e n A e n d e r u n g e n (Preis 1,50 ℳ) bei dem K. Hofbuchhändler G. Schenck (R. v. D e c k e r's V e r l a g) in B e r l i n SW. 19.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Auf der im Betriebe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Strecke Czernowitz - Nowosielitza der Bukowinaer Lokalbahnen wurde zufolge Schneeverwehung und anhaltenden Sturmwind am 7. März l. J. der Gesammtverkehr eingestellt. Dauer der Verkehrseinstellung unbekannt.

Lemberg, den 7. März 1889. (641)
Die Betriebsdirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der Tagesverkehr mittelst des Donautrajektes zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der K. Ungar. Staatsbahnen wurde am 24. Februar a. c. wieder eröffnet.

Budapest, am 6. März 1889. (642)
Die Direktion
der K. Ungar. Staatsbahnen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Auf den im Betriebe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Strecke Czernowitz-Nowosielitza der Bukowinaer Lokalbahnen wurde nach Beseitigung der Schneehindernisse der Gesammtverkehr am 8. März l. J. wieder aufgenommen.

Lemberg, den 8. März 1889. (643)
Die Betriebsdirektion.

3. Güterverkehr.

Lokal-Gütertarif. Am 1. April d. J. wird die Personen - Haltestelle Imielin, auf welcher bisher nur Holz- und Steinesendungen zu den Frachtsätzen der jeweilig hintergelegenen Station Brzezinka bezw. Neuberun zur Beförderung angenommen wurden, allgemein für den Eil- und Stückgut-, sowie für den Wagenladungsverkehr eingerichtet. Die Entfernungen und Frachtsätze für den Lokalverkehr werden in dem am 1. April d. J. herauszugebenden Nachtrag II zum Lokal-Gütertarife bezw. Nachtrag I zum Lokal-Kohlentarife enthalten sein. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilt schon jetzt das Verkehrsbüreau.

Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren findet auf der Haltestelle Imielin nicht statt. Ebenso dürfen Sprengstoffe von und nach dieser Haltestelle nicht befördert werden.

Breslau, den 5. März 1889. (644)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten im obenbezeichneten Verbande zwischen sämmtlichen Verbandsstationen der Paulinenaue - Neuruppiner Eisenbahn einerseits und sämmtlichen Verbandsstationen der Schleswig - Holsteinischen Marschbahn, der Westholsteinischen und Kiel - Flensburger Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Altona, den 10. März 1889. (645)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch - Österreichischer Verband. Am 1. April 1889 kommen die Nachträge Nr. XI zum Theil II Heft 1, X zum Theil II Heft 2 und V zum Theil III zur Einführung. Dieselben enthalten Erweiterungen der Klassen- und Ausnahmetarife, neue Ausnahmetarife für Umzugsgut im Theil II Heft 1 und 2, für Korkabfälle im Theil II Heft 2 und Wiedereinführung und Erweiterung des Ausnahmetarifs 22 für Thonschiefer mit Gültigkeit bis Ende dieses Jahres im Theil III. Exemplare der Nachträge sind bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 28. Februar 1889. (646)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Die Zusatzbestimmung zu § 51 des Betriebsreglements zum Deutsch - Russischen Gütertarif, Heft I vom 20. Oktober a. St./1. November n. St. 1888 auf Seite 22 zu 8 wird von sogleich aufgehoben und durch nachstehende Bestimmung ersetzt:

Nach den Eisenbahnstationen der Finnländischen Staatseisenbahnen Terioki, Wiborg, Tawasthus und Helsingfors bestimmte Transitogüter werden zur Beförderung im direkten Deutsch - Russischen Güterverkehr zugelassen, falls die Frachtbriefe adressirt sind: „Transito Finnland, an die Direktion der Finnländischen Staatseisenbahnen zur Auslieferung auf Station N. an Herrn N. N.“

Für die Strecken der Finnländischen Staatseisenbahnen wird die Fracht auf Grund des lokalen Tarifs derselben berechnet und stets auf die Sendungen nachgenommen. Für die Strecken bis St. Petersburg wird die Fracht auf Grund des Deutsch - Russischen Gütertarifs berechnet und kann entweder bei der Abfertigung auf der Versandstation erlegt oder auf das Gut nachgenommen werden.

Nachnahmen sind im Verkehr nach Finnland zulässig.

Der Transport der Sendungen erfolgt über Wirballen-St. Petersburg.

Bromberg, den 28. Februar 1889. (647)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Mai 1889 neuen Stils ab wird der direkte Verkehr zwischen den Stationen Kralup und Prag der Böhmischen Nordbahn einerseits und Russischen Verbandstationen andererseits aufgehoben, und treten daher sämmtliche für die genannten Stationen im Deutsch-Russischen Verband-Gütertarif bestehende Frachtsätze vom gedachten Tage ab ausser Kraft. (648)

Bromberg, den 4. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife vom 1. April 1884 für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Briquets in geschlossenen Sendungen von 200 000 bis 300 000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch) nach

1. Stationen der Niederländischen Rhein - Eisenbahngesellschaft über Emmerich,
2. Stationen der Niederländischen Staats - Eisenbahngesellschaft über Venlo und
3. Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft über Winterswyk

werden vom 1. April dieses Jahres ab durchweg um je 2 ℳ für 10 000 kg ermässigt. (649)

Köln, den 8. März 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Main-Neckarbahn. Zum Tarif für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen usw. einer- und Stationen der Mannheim-Weinheimer Nebenbahn andererseits tritt am 1. April l. J. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend theilweise veränderte (ermässigte) Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für bestimmte Stückgüter.

Näheres bei den Expeditionen.

Darmstadt, den 28. Februar 1889. (650)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Preussisch - Bayerischer Viehverkehr. Die im Mitteldeutschen Verbandstarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil II, vom 1. März 1889 enthaltenen Frachtsätze für Aschaffenburg, Hessische Ludwigsbahn, finden auch im Verkehre mit Aschaffenburg, Bayerische Staatsbahn, Anwendung. (351)

Erfurt, den 7. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Die nach dem Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. März 1889 für Zucker im Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Hafenstationen bestehenden Frachtsätze der Klasse 2 gelten vom 1. Mai 1889 ab nur noch für Sendungen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und zwar in denjenigen Fällen, in welchen den Frachtbriefen nicht die erforderlichen Steuerdokumente beigegeben sind, nach Maassgabe der in dem Tarif für bestimmte Wagenladungsgüter unter I vorgesehenen Kontrolvorschriften. Für Sendungen zum Ortsverbrauch in den Hafenplätzen kommen von dem genannten Tage ab die ordentlichen Frachtsätze zur Anwendung.

Elberfeld, 11./3. 1889. (652)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Weitmar für den Viehverkehr. Am 1. April d. J. wird die Station Weitmar des hiesigen Direktionsbezirks für die Beförderung von lebenden Thieren eröffnet.

Elberfeld, 7/3. 89. (653)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Am 15. März 1889 kommen für den Verkehr zwischen Rüttenscheid einer- und den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen der Niederländischen Staatseisenbahn, Amsterdam, 's Gravenhage, Leiden und Rotterdam der Niederländischen Rhein Eisenbahn und Amsterdam, 's Gravenhage, Haarlem und Leiden der Holländischen Eisenbahngesellschaft andererseits direkte Frachtsätze der Ausnahmetarife B und C für Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife I und II zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 11. März 1889. (654)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. III.

Nr. 5. Jahrgang 1889. Berlin, am 13. März 1889.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	5074	1	Kiste	gefüllt —	35	1	Höchst	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Stuttgart-Homburg.
2	A G J	—	2	Kisten	Glas —	206	2	Deschassis	Grand Central Belge	
3	A F C	1022	1	Pack	Schaufeln —	—	3	Wanne	Rechtsrh. Köln	
4	A N	26/60. 1/10	50	Kisten	Bier —	4 500	4	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	in Wagen Breslau 7672.
5	C C	—	1	Kollo	Pflugeisen —	4	5	Wanne	Rechtsrh. Köln	
6	C H	333	1	Kiste	Eisenwaaren —	40	6	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Blaustiftanschrift Frankfurt a. M.-Sachsenhausen.
7	C K	253 764	2	Kisten	leer —	39	7	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
8	E S	22	1	Ballen	Bindfaden —	44	8	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
9	H B	287	1	Pack	Hufeisen —	12	9	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
10	H C E	—	1	—	Patent-Kugelkette —	22	10	Sangerhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	H M	854	1	Fass	Kreide —	135	11	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
12	H W	316	1	Lattenkiste	leer —	10,5	12	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
13	H W B & C	2888	1	Bierfass	leer —	20	13	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
14	J H	diverse	8	Fässer	leer, von 4 935 l Inhalt	—	14	Strassburg	Elsass-Lothring.	
15	J P	157	1	Fass	Wein —	44,5	15	Arnsberg	K. E.-D. Elberfeld	beklebt von Köln G.
16	K	6	1	„	Theer —	261	16	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
17	K	—	1	Pack	6 Stck. eiserne Bankfüsse	7	17	Posen	K. E.-D. Breslau	Helenenschacht Mannheim bezettelt.
18	L L G R	7	1	—	Wagendecke —	—	18	Würzburg	Bayerische Stsb.	
19	M	—	1	Stab	Flachstahl —	24	19	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
20	M	—	1	Packet	Muttern —	7	20	„	„	
21	M G	749/50	2	Stangen	Winkeleisen —	20	21	Peine	K. E.-D. Hannover	bei Beladung des Wagens 26757 Sächs. auf dem Peiner Walzwerk gefunden.
22	O H	14	1	Kiste	leer —	17	22	Cassel trans.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
23	P F	11	1	Packet	grobe Leinen —	7	23	Hilgen	K. E.-D. Elberfeld	
24	P P	2745	1	Kiste	Manufakturwaaren —	72	24	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
25	R B	3005	1	Ballen	Manufakturwaaren —	25	25	Groningen	„	
26	S S	931. 1534	2	—	leinene Decken —	—	26	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
27	T	2823	1	Petrol.-Fass	leer —	30	27	Wolfenbüttel	„	
28	V L	7560	1	Kiste	Zündhölzer —	9	28	Oldenzaal	Niederländ. Stsb.	
29	W	40	1	„	Spielwaaren —	47	29	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
30	W D	372	1	Bierfass	leer —	25	30	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
31	W H	1285/6	1	Kiste	gefüllt —	11	31	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
32	Agreda	—	1	Fass	leer —	27,5	32	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
33	L. Boss	966	1	Bierfass	leer —	30	33	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
34	J. W. Bries in Olmütz	—	1	Sack	leere Säcke —	—	34	Eger	Bayerische Stsb.	
35	F. W. E. Bünde	—	1	—	Bandeisen —	14,5	35	Minden	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
36	R. Decker Söhne	1222	1	Bierfass	leer —	34	36	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
37	Jos. Jansen Burgwaldniel	1059	1	„	leer —	14	37	„	„	
38	Ritter Straubing	—	1	Milchkübel	leer —	5	38	Oberdorf b. Bi.	Bayerische Stsb.	
39	F. Sieberg Haspe F. S.	101	1	Pack	Sensen —	—	39	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	Zollplomben Dalheim.
40	Paulus Weber	1876	1	Koffer	— —	25	40	Bochum	„	
41	Station Witten	—	1	Tonne	Hakenschrauben —	227	41	Witten	„	
					C. Güter m. Numm.bez.:					
42	—	11	1	Sack	trockene Därme —	9,5	42	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
43	—	82	1	—	Holzschuh —	1,5	43	Hannover	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
44	—	439	2	—	Herdplatten —	2	44	Hamm	Rechtsrh. Köln	
45	—	5190	1	Kiste	1 eis. Kessel, ansch. zum Petroleum-Verkauf, mit Adresse Aug. Funke in Hagen i. W.	104	45	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
46	—	9259	1	Ballen	Kunstwolle —	285	46	Gummersbach	Rechtsrh. Köln	am 13/2. auf der Strecke gefunden.
47	—	66111	1	Kiste	12 Dosen Konserven	40	47	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
48	—	1 roth	1	Bund	Bandeisen —	41	48	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
49	—	3 weiss	2	—	Eisentheile (1,68 m; 7,8 cm)	19	49	Zwickau	Sächsische Stsb.	
50		426	1	Ballen	Sago —	100	50	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
51	DH	25102	1	Sack	Schellack —	25	51	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: von Düsseldorf nach Elberfeld.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
52	—	—	1	—	Achskistenuntertheil	—	52	Regensburg	Bayerische Stsb.	
53	—	—	1	—	Bettkissen (Schrägkissen) von roth u. weiss gestreiftem Drell mit Alpengras	3,5	53	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
54	—	—	1	Kollo	Bufferhülse —	20	54	Breslau	K. E.-D. Breslau	
55	—	—	2	—	leere Buttertonnen —	10	55	Posen	„	
56	—	—	3	—	Bretter, à 4 m lang und 25 cm breit	—	56	Schlettau	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf d. Strecke gefunden.
57	—	—	10	—	Chamottsteine (in Stroh verpackt)	62	57	Minden	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
58	—	—	1	Säckchen	Kolonialw. —	6	58	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
59	—	—	1	Stange	☐ Eisen —	32	59	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
60	—	—	1	„	Eisen —	17	60	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
61	—	—	15 6	Bund —	Eisen Eisenstäbe	—	61	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
62	—	—	1	Pack	Eisenw. —	12	62	Neviges	„	
63	—	—	4	Fässer	leer, ohne Deckel —	40	63	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	—	—	1	Pack	1 eis. Fassschlüssel und 1 Messinghahn	—	64	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
65	—	—	2	—	Fliessen, Porzellanplatten	0,8	65	Göttingen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
66	—	—	1	—	eisern. Gewichtstück	1	66	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
67	—	—	2	Kolli	Guss mit Gewinde —	25	67	Bretten	Württemb. Stsb.	
68	—	—	1	—	Kopfbrett zu einem Kinderwagen, blau angestrichen	1	68	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
69	—	—	1	—	eiserner Latirbaum —	—	69	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
70	—	—	1	—	eiserner Latirbaum —	—	70	Crailsheim	Bayerische Stsb.	
71	—	—	1	Kollo	2 Ofenröhren	10	71	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
72	—	—	1	—	Privatsackkarre —	20	72	Olsberg	K. E.-D. Elberfeld	
73	—	—	9	—	Roststäbe —	6	73	Minden	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
74	—	—	1	—	Sackkarre —	58	74	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
75	—	—	1	Packet	Sägeblätter —	1,5	75	Stuttgart	Württemb. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
76	—	—	6	Stück	Stabeisen —	72	76	Schildberg	K. E.-D. Breslau	am 13/2. auf der Strecke Domanin-Schildberg gefunden.*)
77	—	—	4	„	Stabeisen —	73	77	„	„	am 19/2. auf der Strecke Domanin-Schildberg gefunden.*)
78	—	—	2	„	Stabeisen —	57	78	Ostrowo	„	am 13/2. auf der Strecke Ostrowo-Prygodczice gefunden.*)
79	—	—	2	Stäbe	Stahl —	27	79	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	—	1	Stange	Stahl —	7,5	80	Ulm	Bayerische Stsb.	
81	—	—	2	—	Stahlfederringe (in Leinen gewickelt)	16	81	Cassel trans.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
82	—	—	4	—	Ventilräder —	6,5	82	Völpke	K. E.-D. Magdeburg	
83	—	—	1	Partie	Weizen —	65,5	83	Stassfurt	„	
84	—	—	1	Brot	Zucker —	10	84	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	E C P	—	3	Bund	Stahlschaufeln —	37	1	Altpaka	Oesterr. Nordwestb.	seit 28/2.
2	J S	298	1	Ballen	Papier —	50	2	Hohenelbe	„	seit 3/2.
3	—	5	1	Kollo	gusseiserne Riemenscheibe	5	3	Starkoč	Südnordd. Verb.	seit 19/2.
4	—	885	1	Fass	leer —	2,5	4	Pelsdorf	Oesterr. Nordwestb.	seit 12/2.
5	—	—	1	Ballen	Hadernsäcke —	17	5	Prag	„	seit 27/2.

*) Anscheinend bei der Fahrt von einem Wagen heruntergefallen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Elbeumschlags - Verkehr. Für Reis, geschält, nachweislich von Bremen und Bremerhafen provenirend, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtnachlässe pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbekai — bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen

nach sämmtlichen in dem Reklamationsausnahmetarife 1, der Nachträge IV zu den Elbeumschlagstarife Galizien-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Ldpl., Galizien-Dresden-Elbekai und Galizien-Aussig-Ldpl. vom 1. März 1886 enthaltenen Stationen — 15 ₰ Nachlass von den bezüglichen Frachtsätzen der Reklamationsausnahmetarife Nr. 1 pro 100 kg.

Wien, am 7. März 1889. (655)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Aufhebung ermässigter Frachtsätze für Holztransporte von Dolina, Skole, Stryj nach Podwoloczyska (Bahnhof) transit. Mit 1. Mai 1889 wird im Oesterreichisch - Südwestrussischen Grenzverkehre die im Nachtrage I auf Seite 6, sub III, Ergänzungen und Berichtungen enthaltene Bestimmung, betreffend Anwendung des Spezialtarifes III für Holz in der Relation Dolina-Podwoloczyska (Bahnhof) transit aufgehoben und treten weiter die mit Nachtrag III, auf Seite 4, sub II des obrubrizirten Verkehres zur Einführung gelangten ermässigten Frachtsätze für Holztransporte von Skole und Stryj der K. K. Staatsbahnen nach Podwoloczyska (Bahnhof) transit ausser Kraft.

Wien, den 8. März 1889. (656)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband. Nachtrag IV zum Tarif Theil II, Heft 4. Am 1. April tritt der Nachtrag IV zum Tarife Theil II, Heft 4 für den direkten Güterverkehr zwischen Wien (Staatsbahn, Nordbahn, Elisabethbahn transit) und Wien Lagerhaus einerseits und Ungarischen Stationen andererseits in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält theils neue, theils geänderte Frachtsätze, sowie Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif und Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der pr. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzig. 8, zu beziehen. (657RM)

Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und Reichenberg Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 20. März 1889 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und Reichenberg Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1/9. 1884 nebst Nachtrag I, sowie die Frachtsätze für die Stationen der Linie Elsterwerda-Dresden im Lokal-Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin vom 1/11. 1886 aufgehoben werden.

Insoweit der neue Tarif Erhöhungen der Frachtsätze enthält, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Juni 1889 in Kraft.

Wien, am 8. März 1889. (658)

Die Direktion der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. tritt für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen des diesseitigen Direktionsbezirks einerseits und Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. Januar 1889 aufgehoben wird.

Ueber die Aenderungen ertheilt das hiesige Verkehrsbüreau Auskunft.

Magdeburg, den 7. März 1889. (659)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. wird zum Staatsbahn Stargard - Cüstriner Personentarif der Nachtrag II. herausgegeben, durch welchen anderweite grösstentheils ermässigte Preise für Rückfahrkarten sowie einige andere Aenderungen bestehender Billetpreise zur Einführung kommen. Soweit die Fahrpreise erhöht werden, gelangen die betreffenden Billets erst vom 1. Mai d. J. ab zur Ausgabe.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Cüstrin II, den 11 März 1889. (660)
Direktion
der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft.

Am 1. April cr. gelangt ein neuer Tarif für die direkte Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und Stationen der Mecklenburgischen Südbahn zur Einführung. Durch denselben treten in den meisten Verkehrsbeziehungen Ermässigungen gegenüber den bisherigen Tarifsätzen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Berlin, 7. März 1889. (661)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
(Herrmann Bachstein),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt ein Nachtrag III zu unserem Lokal-Personentarif in Kraft, durch welchen die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf Entfernungen bis 200 km einschliesslich auf 3 Tage erweitert wird. Ferner gelangen gemäss der seitens der Königlichen Eisenbahndirektion unterm 11. Februar d. J. namens aller Deutschen Eisenbahnverwaltungen erlassenen Bekanntmachung von obigem Tage ab Normalgewichtssätze für Velocipeden, welche als Gepäck aufgegeben werden, auf Grund Beschlusses der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen zur Einführung.

Glückstadt, den 7. März 1889. (662)
Die Direktion.

---

5. Verdingungen.

Königl. Württemb. Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 600 Stück Weichenzungenschienen des Profils C und 200 Stück desgl. nach dem Profil der Preuss. Staatsbahnen ist zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen sind bei dem technischen Büreau zur Einsicht aufgelegt und werden von demselben auf Ansuchen abgegeben.

Lieferungsangebote wollen bis zum 22. März 1889 Mittags 12 Uhr schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Weichenzungenschienen“ versehen bei dem Sekretariat der unterzeichneten Stelle eingereicht werden.

Stuttgart, den 6. März 1889. (663)
Königliche Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.
F. d. Pr.: Wrede.

Verdingung von Centesimalwaagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 4 Stück Centesimal-Brückenwaagen ohne Gleisunterbrechung von 25 000 kg Wiegefähigkeit und 6,5 m Brückenlänge für Vollbahnen mit 131 mm hohen Schienen mit Laufgewichtskonstruktion für die Bahnhöfe Morgenroth, Dzieditz, Beuthen a/O. und Neusalz in 4 Loosen beschafft werden. Lieferungsbedingungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 M. in baar portopflichtig abgegeben: Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Centesimalwaagen“ zu dem auf Mittwoch, den 20. März 1889 Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 7. März 1889. (664)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anlieferung von 1000 Fässern bezw. 3000 Säcken Portlandcement zum Bau der grösseren Brücken der Eisenbahn-Neubaustrecke von Hannover nach Visselhövede in der II. Abtheilung. Termin:

Mittwoch, den 27. März 1889
Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr

im Amtszimmer des Abtheilungsbaumeisters Stimm in Walsrode. Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 1 M. von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 7. März 1889. (665)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Offene Stellen.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen. Bei diesseitiger Verwaltung ist die Stelle eines Bahn-Kontroleurs baldigst zu besetzen.

Nur durchaus geeignete, in allen Zweigen des Eisenbahn-Betriebsdienstes erfahrene Beamte wollen sich unter Beifügung eines Lebenslaufs und von Zeugnissabschriften mit Angabe der Gehaltsansprüche bei unserem technischen Mitgliede, Eisenbahn-Betriebsdirektor Schönfeld in Lippstadt, melden.

Lüdenscheid, den 3. März 1889. (666)
Die Direktion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 21. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. März 1889.

Inhalt:

Die Herstellung einer 5 m tiefen Wasserstrasse zwischen Königsberg i/Pr. und Pillau.

In dem Preussischen Staatshaushaltsetat für 1889/90 findet sich als erste Baurate die Summe von einer Million Mark zur Herstellung einer 5 m tiefen Fahrrinne zur Verbindung von Königsberg i/Pr. mit seinem Vorhafen Pillau. Hiermit ist einem dringenden und berechtigten Verlangen der Ostpreussischen Handelskreise, insbesondere der Königsberger Kaufmannschaft, entsprochen, und es ist nunmehr zu erwarten, dass der seit längerer Zeit beabsichtigte Bau baldigst wird in Angriff genommen werden können. Es mag daher gestattet sein, die Bedeutung dieser Wasserstrasse kurz zu schildern.

Königsberg, welches z. Z. rund 160 000 Einwohner zählt, liegt 8 km oberhalb der Einmündung des Pregels in das Frische Haff an zwei Flussarmen, deren Tiefe innerhalb der Stadt sowie diejenige des vereinigten Flusslaufes abwärts bis zur Mündung überall mindestens 6 m beträgt, also für grössere Handelsschiffe benutzbar ist. Von der Pregelmündung bis Pillau, d. i. auf 32 km Länge, geht der Wasserweg durch das Frische Haff und zwar zunächst in südwestlicher Richtung in der sog. Königsberger Rinne, alsdann westlich durch das freie Haffwasser und schliesslich in nordwestlicher Richtung durch die Pillauer Rinne nach Pillau bezw. durch das Seetief nach der Ostsee. Solange das Seetief nur eine unzureichende Tiefe von 3—4 m aufwies, blieb auch die geringe Wassertiefe auf dem Haff ohne nachtheilige Bedeutung. Mit der Uferbefestigung des Seetiefs begann die Zunahme der Wassertiefe desselben und erreichte 1852 das Maass von 5,20 m. Als dann im Frühjahre 1855 infolge des Bruches der Weichseldeiche bei Gr. Montau und Clossowo das ganze Hochwasser der Weichsel sich über die Niederung und durch die Nogat in das Frische Haff ergoss und durch das Seegatt in die Ostsee strömte, vertiefte sich das letztere auf nahezu 7 m und hat sich auf dieser Tiefe erhalten, wodurch Pillau eine hervorragende Bedeutung als Hafen um so mehr gewonnen hat, als Sperrungen durch Eis nur höchst selten auftreten. Die Bestrebungen der Königsberger Kaufmannschaft, welcher die Unterhaltung der Hafenanlagen und der Wasserstrasse oblag, waren daher unablässig darauf gerichtet eine solche Wassertiefe bis Königsberg hinauf herzustellen, welche den Schiffen die Fahrt bis nach Königsberg mit voller Ladung gestatten würde. Die Versuche, mittelst Baggerung zu diesem Ziele zu gelangen, erforderten recht erhebliche Aufwendungen und blieben ohne wesentliche Erfolge. Auch traten später an die Kaufmannschaft erhöhte Anforderungen für den Ausbau des Pillauer Hafens durch den Bau der Ostpreussischen Südbahn von Königsberg nach Pillau und gleichzeitig verminderte Einnahmen dadurch in Aussicht, dass in den benachbarten Häfen die Hafengebühren erheblich herabgemindert wurden, welchem Vorgange Pillau klugerweise hätte folgen müssen. Die Kaufmannschaft gab daher am 10. Mai 1864 die Verwaltung des Hafens und der Wasserstrasse an den Staat in der Hoffnung zurück, dass derselbe die Mittel zu erfolgreichen Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse bereitstellen würde. Seit jener Zeit ist nun wohl der Pillauer Hafen nach dem Plane des verstorbenen Ober-Landesbaudirektor Dr. Hagen, Excellenz, grossartig ausgebaut worden, jedoch für die Haffwasserstrasse nur wenig geschehen, so dass eine grössere Tiefe als 4,05 m in der Pillauer Rinne und 3,77 m in der Königsberger Rinne nie erreicht wurde. Die in Königsberg verkehrenden Schiffe sind daher genöthigt, bei dem Eingange in Pillau bezw. bei dem Abgange von Königsberg einen Theil der Ladung umzuladen bezw. später einzunehmen und zeitweise in Leichterfahrzeugen sog. Bordingen unterzubringen, wodurch mannigfache Nachtheile entstehen, welche den Wettbewerb Königsbergs mit anderen Häfen lähmen. In dieser Hinsicht ist darauf hinzuweisen, dass z. B. nicht allein bei dem Umladen von Getreide Verluste entstehen, Kohlen minderwerthig, sowie Petroleumladungen leichter leck werden, sondern dass auch die Waaren auf den Leichterfahrzeugen nur mangelhaft gegen Witterungseinflüsse geschützt werden können. Auch das Fortschaffen der Bordinge über das Haff ist bei unruhigem Wetter nicht ohne Schwierig-

keit und Gefahr, sodass bisweilen Dampfer zur eigenen Sicherheit das Schlepptau lösen und die Bordinge sich selbst überlassen müssen. Die aus dem Zeitverlust durch die Umladungen sich ergebenden Unkosten an Löhnen für die Schiffsbemannung sind ebenfalls recht erheblich. Die Leichterkosten können durchschnittlich für das Jahr zu 250 000 *M.* und die sonstigen Verluste durch verlängerten Aufenthalt, ohne die Verminderung des Waarenwerthes durch das Umladen, jährlich zu 200 000 *M.* angenommen werden. Diese Verluste erlangten durch den Ausbau des Russischen Eisenbahnnetzes und der Häfen von Libau, Riga und Reval einen schwerwiegenden Einfluss auf den Waarenverkehr, weshalb die Kaufmannschaft immer von neuem bei der Staatsregierung vorstellig wurde und auch insoweit Entgegenkommen fand, als im Jahre 1874 der damalige Handelsminister Achenbach Versuchsbaggerungen anordnete, um über die Möglichkeit der Herstellung einer ausreichenden Wassertiefe in der bisherigen Fahrrinne Klarheit zu schaffen. Die in 200 m Länge und 150 m Breite hergestellten Flächen erhielten eine Tiefe von 5,34 m unter Mittelwasser und wurden in der Königsberger Rinne im Mai 1875, in der Pillauer Rinne im Juli 1876 beendet. Das im Jahre 1880 festgestellte Ergebniss zeigte jedoch eine nicht unerhebliche Verschlammung, welche in der Königsberger Rinne für jeden Winter und 1 m Länge der Versuchsstrecke rund 43 cbm und für die Pillauer Rinne desgl. rund 18 cbm betrug. Hiernach musste es höchst zweifelhaft erscheinen, ob es gelingen dürfte, eine genügende Wassertiefe in der bisherigen Fahrrinne mit angemessenen Mitteln herzustellen und zu erhalten. Zur Klärung der Frage der zweckmässigsten Art der Herstellung einer Wasserstrasse durch das Frische Haff beschloss daher die Königsberger Kaufmannschaft die Ausschreibung eines Wettbewerbes, woraufhin am 1. Juli 1880 von neun Verfassern 12 Entwürfe eingeliefert wurden, an denen fünf Deutsche, drei Englische Ingenieure und ein Holländer betheiligt waren. Die Entwürfe nahmen theils eine Vertiefung der vorhandenen Fahrrinne mit streckenweiser Verlegung durch Baggerung, theils die Herstellung besonderer Kanäle in der Nähe der Haffufer in Aussicht. Der erste Preis wurde von den als Preisrichter thätigen Herren Ober-Landesbaudirektor Hagen in Berlin, Geh. Regierungsrath Schmidt in Marienwerder, Regierungs- und Baurath Dresel in Stettin dem damaligen Hafenbauinspektor in Pillau, nunmehrigen Regierungs- und Baurath Natus in Königsberg zuerkannt.

Nach dem Entwurfe desselben sollte zunächst eine Strecke von 1 600 m unterhalb der Pregelmündung durch Baggerung vertieft und daran in der Nähe des Nordufers ein Kanal mit 75 m Sohlenbreite angeschlossen werden, welcher nach der Haffseite einen hochwasserfreien Damm aus Steinpackungen zwischen Pfahlreihen und landseitig ein durch Faschinenpackungen befestigtes Ufer erhalten sollte. Die Kreuzung der Fischhausener Bucht bis nach Pillau hin war wiederum als offenes durch Baggerung zu erhaltendes Fahrwasser angenommen. Dieser Entwurf wurde mit den sonstigen preisgekrönten Arbeiten dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt, welcher denselben zunächst der Regierung zu Königsberg und alsdann mit dem Gutachten dieser Behörde zur weiteren Förderung der Angelegenheit einer Versammlung von Vertretern der meistbetheiligten Kreise unterbreitete. Letzterer Berathung ging am 15. Februar 1883 eine technische Besprechung des Entwurfes voraus, wobei die Vorzüge eines geschlossenen Kanals gegenüber einer offenen Rinne, weil bei demselben die Breite sich erheblich einschränken lasse, Eisschiebungen nicht zu befürchten wären, auch mittelst Eisbrecher eine Verlängerung der Schifffahrtsdauer sich erreichen lassen dürfte, einstimmig anerkannt wurden. Auch der in dem Gutachten der Regierung vorgeschlagenen Verminderung der Sohlenbreite auf 32 m, sowie der Herstellung von Erddämmen nach der Haffseite an Stelle von Steindämmen und einer geschlossenen Rinne unterhalb der Pregelmündung, da letztere Strecke ihrer Lage nach durch Westwinde leicht der Verschlammung und Eisversetzung ausgesetzt sei, wurde beigestimmt.

Ueber die Abdämmung der Fischhausener Bucht blieben die Ansichten getheilt, da die 6 000 ha umfassende Bucht einen sehr guten Fischfang gewährt und einen günstigen Laichbezirk bietet, auch für die Spülung des Seetiefs nicht ohne Bedeutung ist, während nach Abschluss der Bucht durch Dämme, welche bei 6 km Länge überdies erhebliche Kosten verursachen, Nachtheile in der einen oder anderen Richtung eintreten können. Schliesslich wurde die Führung der Kanallinie in solcher Nähe des Ufers vorgeschlagen, dass die Ausführung in etwa 0.5 bis 1 m Wassertiefe möglich wird. Bootsschleusen, deren Schliessung nur bei grösseren Wasserstandsverschiedenheiten zu erfolgen hätte, sollen an geeigneten Stellen in den Dämmen vorgesehen werden, um den Verkehr zwischen den Fischerdörfern und der Stadt Fischhausen mit dem freien Haff aufrecht erhalten zu können.

Im allgemeinen wird der Bau der Schifffahrtsrinne nach vorstehenden Gesichtspunkten zur Ausführung gelangen, wenngleich es noch weiterer Vorarbeiten und bestimmter Beschlüsse für die Einzelanlagen bedürfen wird. Die Inangriffnahme des Baues hat sich dadurch verzögert, dass die Staatsregierung zu den auf 7 300 000 *M.* veranschlagten Kosten einen Zuschuss von 2 000 000 *M.* verlangte, welchen die Stadt Königsberg, die Kaufmannschaft und der Provinzialverband von Ostpreussen aufbringen sollten, welchen die genannten Körperschaften jedoch beanstandeten.

Die Staatsregierung entschloss sich daher, für den Verkehr auf dem neuen Wasserwege eine Schifffahrtsabgabe in solcher Höhe einzuführen, dass die Mehr-Unterhaltungskosten der neuen Wasserstrasse gedeckt und der vierte Theil der Baukosten verzinst und getilgt werden. Mit dem Bau sollte begonnen werden, sobald die Königsberger Kaufmannschaft in rechtsverbindlicher Form sich verpflichtet, etwaige Fehlbeträge an obigen Einnahmen zu decken. Die Verhandlungen in dieser Richtung sollen dem Abschluss nahe sein und nachdem die Gesetzesvorlage in erster Lesung die Zustimmung des Abgeordnetenhauses gefunden hat, dürfte an der Ausführung des Baues, für welchen 8 bis 9 Jahre in Aussicht genommen sind, nicht mehr zu zweifeln sein.

Bei dem Wettbewerb war die Wassertiefe für die neue Fahrrinne zu 6 m unter mittlerem Niedrigwasser und zu 6,5 m unter gewöhnlichem Mittelwasser angenommen, während der Entwurf der Regierung zunächst nur eine Tiefe von 5 m zur Ausführung bringen will. Bei der Neigung zur Vergrösserung der Schiffe dürfte diese Tiefe nicht ausreichend sein, um die Leichterung ganz vermeiden zu können, doch hat die Regierung sich bereits geneigt gezeigt, wie die Verhandlungen im Abgeordnetenhause ergeben, eine grössere Tiefe, falls dieselbe erforderlich sein sollte, in Erwägung zu nehmen.

Der Werth und die Bedeutung eines unmittelbaren Seeschifffahrtsverkehrs über Pillau bis nach Königsberg ist erst dann recht erkennbar, wenn das natürliche Absatzgebiet für Königsberg näher betrachtet wird. Dasselbe umfasst nicht allein den grössten Theil Ostpreussens, sondern erstreckt sich weit nach Russland hinein bis nach Charkow, Poltawa und Elisabethgrad. Im ganzen ist es ein Gebiet von 7 600 Quadratmeilen, welches den Seeweg am kürzesten über Königsberg erreicht und infolge dessen als Umschlagshafen dauernde Bedeutung behalten wird, wenn auch vorübergehend die Russische Regierung durch niedrige Tarife den Verkehr aus diesem Gebiete theilweise nach den mehr nördlich gelegenen Russischen Häfen Libau, Riga und Reval abzulenken sucht. Neben der natürlichen Lage und der geringeren Störung durch Eis bietet Königsberg durch den Kanal zusammen mit dem Pregellauf und in Verbindung mit den nahe gelegenen Eisenbahnlinien die günstigste Gelegenheit zu bequemen und dem grössten Verkehr genügenden Hafenanlagen, so dass das Uebergewicht von Königsberg-Pillau über die Russischen Nachbarhäfen ausser Frage steht. Wir können daher den Bau des Schifffahrtskanals nicht allein für den Handel Königsbergs, sondern für den Verkehr der Eisenbahnen Ostpreussens und für die Deutsche Rhederei mit Freuden begrüssen.

B.-Kbg.

Das neue Eisenbahn- und Kanalgesetz in England.

(Fortsetzung aus Nr. 19.)

III. Kanäle.

§ 36. Alle Bestimmungen des Theiles II dieses Gesetzes bezüglich einer Eisenbahngesellschaft finden, soweit angängig, auch auf jede Kanalgesellschaft und jede Eisenbahn- und Kanalgesellschaft Anwendung; und, soweit nicht der Wortlaut anderes besagt, umfasst die Bezeichnung „Eisenbahngesellschaft“ in Theil II dieses Gesetzes eine Kanalgesellschaft und Eisenbahn- und Kanalgesellschaft, ferner die Bezeichnung „Eisenbahn“ auch einen Kanal und die Bezeichnung „Fracht“ auch Kanalfrachten und Gebühren aller Art, welche für die Benutzung eines Kanals oder überhaupt von einer Kanalgesellschaft erhoben werden können.

§ 37. 1. Der § 15 des Eisenbahngesetzes von 1873*) gilt auch für die Hafen- und Werftgebühren einer Kanalgesellschaft.

*) Diese Bestimmung lautet:
Die Kommissare sind befugt, jede Frage oder Streitigkeit in betreff der Nebengebühren einer Eisenbahngesellschaft zu untersuchen und zu entscheiden, soweit solche Gebühren nicht durch Parlamentsgesetz festgesetzt sind, auch zu bestimmen, welche angemessenen Beträge einer Gesellschaft für Ein- und Ausladung, Deckung, Abfuhr und Anfuhr der Güter und andere gleichartige Leistungen zu zahlen sind. Die hiernach getroffenen Entscheidungen der Kommissare sind für jeden Gerichtshof und für jedes Rechtsverfahren bindend.

2. Das Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetz von 1854, ergänzt durch das Eisenbahngesetz von 1873, wird ausgedehnt auf jede Person, deren Zustimmung zur Veränderung der Frachten, Abgaben oder Gebühren, welche für die Benutzung eines Kanals oder von einer Kanalgesellschaft erhoben werden, erforderlich ist, in gleicher Weise, als wäre diese Person eine Kanalgesellschaft, und die Ausdrücke „Kanalgesellschaft“ und „Eisenbahn- und Kanalgesellschaft“ in dem genannten und diesem Gesetz umfassen demgemäss auch solche Personen.

3. Die Vorschriften des Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetzes von 1854 und des Eisenbahngesetzes von 1873 hinsichtlich der Frachten finden auf die Kanalfrachten und Gebühren aller Art, welche für die Benutzung eines Kanals oder überhaupt von einer Kanalgesellschaft erhoben werden, gleiche Anwendung. Und keinerlei Vereinbarung, sei sie vor oder nach Erlass dieses Gesetzes getroffen, und sei sie durch Parlamentsakte genehmigt oder nicht, kann die Kommissare behindern, bezüglich einer ihnen im öffentlichen Interesse wünschenswerth scheinenden Durchgangsfracht eine Verordnung zu erlassen und durchzuführen.

4. Jede Gesellschaft, welche einen Verkehrsübergang von einem Kanal zu einem anderen oder einer Eisenbahn, oder von einer Eisenbahn zu einem Kanal zulässt, gilt als befördernde Gesellschaft und ebenso gilt die Zulassung eines Verkehrsüberganges als Verkehrsbeförderung im Sinne der obenerwähnten Gesetze.

5. Die Bestimmungen des Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetzes von 1854, des Eisenbahngesetzes von 1873 und des gegenwärtigen Gesetzes hinsichtlich der Durchgangsfrachten erstrecken sich auf alle Kanäle, welche in Verbindung mit einem Fluss oder anderen Wasserwege ein Glied einer durchgehenden Wasserverbindung bilden, wenn auch die Erhebung von Abgaben für die Benutzung eines solchen Flusses oder anderem Wasserweges nicht zulässig ist.

§ 38. Sofern eine Eisenbahngesellschaft oder die Direktoren oder Beamten einer Eisenbahngesellschaft, oder einige derselben oder Personen in ihrer Vertretung die Aufsicht oder das Recht der Mitwirkung haben in betreff des Kanalverkehrs oder der Abgaben, Frachten oder Gebühren, welche von dem Kanalverkehr oder für die Güterbeförderung auf einem Kanale oder einem Theile eines solchen erhoben werden, und die Kommissare die Ueberzeugung gewinnen, dass die von dem Verkehr oder für die Güterbeförderung auf dem Kanale erhobenen Abgaben, Frachten oder Gebühren so berechnet sind, um den Verkehr von dem Kanal ab- und zur Eisenbahn überzuleiten, zum Nachtheile des Kanals oder von Personen, welche über den Kanal oder benachbarte Kanäle verfrachten, so können:

1. die Kommissare auf Antrag einer an dem Kanalverkehr betheiligten Person durch Verordnung die Abänderung und Festsetzung der Abgaben, Frachten und Gebühren, welche von dem Kanalverkehr oder für die Güterbeförderung auf dem Kanal erhoben werden, in der Weise fordern, dass dieselben im Vergleich zu den Frachten und Gebühren der Eisenbahngüterbeförderung angemessen erscheinen.

2. Wenn innerhalb einer von den Kommissaren zu bestimmenden Frist die Abgaben, Frachten und Gebühren, welche von dem Kanalverkehr oder für die Güterbeförderung auf dem Kanal erhoben werden, nicht der Verordnung gemäss geändert und berichtigt werden, so können die Kommissare ihrerseits durch eine Verordnung eine ihnen recht und billig scheinende Aenderung und Festsetzung der betreffenden Abgaben, Frachten und Gebühren vornehmen. Die durch die Verordnung der Kommissare anderweit festgesetzten Abgaben, Frachten und Gebühren sind für die Gesellschaft oder die Personen bindend, welchen der Kanal gehört oder welche die Aufsicht haben über den Verkehr oder über die Abgaben, Frachten und Gebühren, die von dem Kanalverkehr oder für die Güterbeförderung auf dem Kanal zur Erhebung gelangen.

3. Kein Antrag an die Kommissare auf Grund dieser Bestimmung ist zulässig, bevor nicht das Handelsamt die Berechtigung des Antragstellers hierzu, sowie ferner bescheinigt hat, dass die Kommissare zur Entscheidung über den Antrag zuständig sind; und keine Verfügung auf Grund dieser Bestimmung kann seitens der Kommissare ergehen, ohne dass der Antrag der betreffenden Gesellschaft und den betreffenden Personen in der Weise mitgetheilt ist, wie es das Handelsamt bestimmt.

4. Die Kommissare können jederzeit auf Antrag einer durch solche Verfügung in Mitleidenschaft gezogenen Gesellschaft oder Person und nach Benachrichtigung und Anhörung solcher Gesellschaften und Personen, wie die Kommissare durch allgemeine Vorschriften oder durch besondere Verfügung bestimmen, jede auf Grund dieser Bestimmung erlassene Verfügung aufheben oder abändern.

§ 39. 1. Jede Kanalgesellschaft hat am oder vor dem 1. Januar jedes Jahres, vom 1. Januar nach Erlass dieses Gesetzes anfangend, dem Registeramt der Aktiengesellschaften einen Bericht einzusenden, welcher den Namen der Gesellschaft, eine kurze Beschreibung ihres Kanals, den Namen ihres ersten Beamten und den Sitz ihres Büreaus und, wenn sie mehr als ein Büreau haben, ihres Hauptbüreaus enthält.

2. Jede Kanalgesellschaft hat innerhalb einer vom Handelsamt zu bestimmenden Frist und demnächst jeweilig auf Erfordern des Handelsamts, jedoch nicht mehr als einmal jährlich, dem Handelsamte in der von diesem bestimmten Form und Art alle verlangten Angaben über die Leistungsfähigkeit des Kanals für den Verkehr, über das Anlagekapital, die Einnahme und Ausgabe und den Gewinn der Kanalgesellschaft zu erstatten.

3. Wenn eine Kanalgesellschaft beabsichtigt, ihren Kanal oder einen Theil desselben für mehr als zwei Tage zu sperren, so hat dieselbe an das Handelsamt zu berichten unter Angabe der Zeit, während welcher die Sperrung andauern soll; ebenso ist die Wiedereröffnung dem Handelsamte anzuzeigen.

4. Die Gesellschaft, welche diesen Bestimmungen zuwiderhandelt, verfällt in eine im summarischen Verfahren festzusetzende Geldbusse bis zu 5 £ für jeden Tag der Zuwiderhandlung, desgleichen auch jeder Direktor, Geschäftsführer und Beamte der Gesellschaft, welcher wissentlich und vorsätzlich diese Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften gutheisst oder erlaubt.

§ 40. 1. Jede Kanalgesellschaft hat vor einem vom Handelsamt zu bestimmenden Tage dem Handelsamte beglaubigte Abschriften aller ihrer Reglements und Betriebsordnungen, welche bei Inkrafttreten dieses Gesetzes Geltung haben, einzureichen; Reglements einer Kanalgesellschaft, von welchen dem Handelsamte keine Abschriften, wie vorerwähnt, eingesandt werden, verlieren mit dem bestimmten Tage ihre Gültigkeit, soweit nicht bereits auf Grund derselben eine Geldstrafe verhängt worden ist.

2. Ein Reglement oder eine Betriebsordnung einer Kanalgesellschaft, welches künftig auf Grund einer vor oder nach Erlass dieses Gesetzes einer Kanalgesellchaft ertheilten Vollmacht festgesetzt wird, erhält erst zwei Monate nach Einreichung einer beglaubigten Abschrift an das Handelsamt Gültigkeit oder Wirkung, es sei denn, dass letzteres vor Ablauf dieser Zeit seine Zustimmung dazu ertheilt.

3. Das Handelsamt kann zu jeder Zeit nach Vorlage der bestehenden oder künftigen Reglements oder Betriebsordnungen einer Kanalgesellschaft dieser mittheilen, dass es dieselben oder einzelne derselben nicht billigt und, falls solche bereits in Kraft sind, die Zeit festsetzen, mit welcher dieselben ihre Gültigkeit verlieren sollen. Nach Missbilligung eines Reglements oder einer Betriebsordnung hört jede Wirkung oder Gültigkeit derselben auf, abgesehen — im Falle der Missbilligung bereits in Kraft befindlicher Reglements oder Betriebsordnungen — von den auf Grund derselben bereits verhängten Strafen.

4. Das Handelsamt kann von Zeit zu Zeit Vorschriften über die Veröffentlichung der bestehenden, sowie der von dem Handelsamt zu genehmigenden neuen Reglements und Betriebsordnungen der Kanalgesellschaften erlassen, aufheben und ändern. Alle derartigen Vorschriften haben dieselbe Geltung, als wären sie durch dies Gesetz erlassen.

§ 41. Sofern das Handelsamt durch seine Beamten oder anderweit benachrichtigt wird, dass der Zustand der Anlagen eines Kanals derart ist, dass er das Publikum gefährdet oder dem Verkehr ernste Hindernisse oder Störungen bereitet, so kann dasselbe seinerseits bestellte Beamte oder andere Personen entsenden, um jenen Kanal zu besichtigen, und darüber zu berichten, und für diesen Zweck hat der betreffende Beamte oder sonstige Beauftragte bezüglich des Kanals oder der Anlagen, welche zu besichtigen sind, alle Befugnisse eines auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1871 ernannten Aufsehers.

§ 42. 1. Keine Eisenbahngesellschaft, kein Direktor oder Beamter einer Eisenbahngesellschaft darf ohne ausdrückliche statutarische Ermächtigung einen Theil des Gesellschaftsvermögens dazu verwenden oder benutzen oder die Verwendung gutheissen oder zulassen, um entweder im Namen der Eisenbahngesellschaft oder eines Direktors oder Beamten derselben oder einer anderen Person einen Kanalantheil zu erwerben, oder um dieselben in den Stand zu setzen, einen Kanalantheil zu kaufen oder zu erwerben, oder um denselben die durch Ankauf oder Erwerb eines solchen Kanalantheils entstandenen Ausgaben oder übernommenen Verbindlichkeiten ganz oder theilweise sicher zu stellen oder zu decken.

2. Im Falle eines Verstosses gegen vorstehende Bestimmungen soll der so erworbene Kanalantheil zu Gunsten der Krone verfallen und sollen die Direktoren oder Beamten der Gesellschaft, welche das Gesellschaftsvermögen so verwandt oder dessen Verwendung gutgeheissen oder gestattet haben, verpflichtet sein, der Gesellschaft die so verbrauchten Summen und den Werth des verfallenen Kanalantheils zu erstatten. Jeder Aktionär der Gesellschaft kann das Verfahren zur Erzwingung dieser Rückerstattung anstrengen.

3. Der Ausdruck „Gesellschaftsvermögen“ bezeichnet hier die gesammten Mittel einer Eisenbahngesellschaft und umfasst alle unter der Aufsicht oder der Verwaltung einer solchen stehenden Mittel; der Ausdruck „Beamter“ umfasst jede Person, welche eine Aufsicht über das Vermögen einer Gesellschaft oder einen Theil desselben hat; und der Ausdruck „Kanalantheil“ bezeichnet Aktien des Kapitals einer Kanalgesellschaft und umfasst jede Betheiligung irgend welcher Art an einer Kanalgesellschaft oder einem Kanal.

§ 43. 1. Jede Kanalgesellschaft kann mit anderen Kanalgesellschaften Vereinbarungen und Verträge schliessen über die Durchführung von Booten, Barken, Schiffen und von sonstigem Durchgangsverkehr auf den betreffenden Kanälen oder einzelnen derselben, und über die Benutzung der Werften, Landungsstellen und sonstigen Anlagen eines solchen Kanals für diesen Verkehr gegen Zahlung solcher Abgaben, Frachten und Gebühren und unter solchen Bedingungen und Beschränkungen, wie sie zwischen den Gesellschaften vereinbart werden; ferner über die Erhebung und Einziehung der für solchen Durchgangsverkehr zahlbaren Abgaben, Frachten und Gebühren durch eine der Gesellschaften für sich und die übrigen betheiligten Gesellschaften; sowie über die Ausscheidung und Vertheilung der Abgaben, Frachten und Gebühren. Jedes derartige Abkommen kann Bestimmungen enthalten hinsichtlich der Anlage und Unterhaltung und sonstigen Beschaffung von Lagerschuppen, Geschäftshäusern und anderen Bauten und Vorrichtungen, sowie sonstige Bestimmungen bezüglich der Durchführung solcher Vereinbarungen, und jede Gesellschaft kann ihr Kapital oder Geld für die gleichen Zwecke verwenden.

2. Unbeschadet der gesetzlichen Bestimmungen über die Erhebung gleichmässiger Abgaben, Frachten und Gebühren, können solche Durchgangsabgaben, Frachten und Gebühren, wie vorerwähnt, nach einem geringeren Einheitssatze für die Meile berechnet werden, als die gewöhnlichen Abgaben, Frachten oder Gebühren für den gleichartigen, aber nicht durchgehenden Verkehr auf denselben Kanälen, ohne zugleich eine Herabsetzung der letzteren Abgaben, Frachten oder Gebühren nothwendig zu machen oder zu veranlassen.

3. Soweit solche Verträge und Vereinbarungen bei Erlass dieses Gesetzes bestehen, erhalten dieselben vom Tage ihres Bestehens an dieselbe Rechtskraft, als wären sie nach Inkrafttreten dieses Gesetzes abgeschlossen.

§ 44. Behufs Erleichterung des Durchgangsverkehrs auf Kanälen können die Kanalgesellschaften, auf deren Kanälen Durchgangsabgaben, Frachten oder Gebühren Anwendung finden, ein Kanalabrechnungsverfahren einführen nach solchen Grundsätzen, in solcher Weise und unter solchen Bestimmungen bezüglich der Zulassung anderer Gesellschaften zur Abrechnung, wie des Ausscheidens von Mitgliedern, bezüglich der Ernennung eines Ausschusses zur Führung der Abrechnungsgeschäfte, und eines Sekretärs und der sonstigen erforderlichen Beamten, wie auch bezüglich der Art der Geschäftsführung, und unter solchen anderweiten Bestimmungen bezüglich der Durchführung des Verfahrens, wie solche jeweilig durch das Handelsamt — und zwar unter Vollziehung durch den Sekretär oder einen beigeordneten Sekretär des Handelsamts — genehmigt werden. Jede Gesellschaft kann ihr gehörige Mittel oder Gelder zum Zweck der Einrichtung oder Durchführung eines solchen Verfahrens verwenden. Die Bestimmungen der §§ 11 bis einschliesslich 26 des Eisenbahnabrechnungsgesetzes von 1850 finden auf jedes zur Einführung kommende Kanalabrechnungsverfahren sinngemässe Anwendung.

§ 45. 1. Sofern auf den Antrag einer Kanalgesellschaft das Handelsamt die Ueberzeugung gewinnt, dass ein der Antragstellerin gehöriger Kanal oder Theil eines Kanals — hier bezeichnet als „entbehrlicher Kanal“ — zur Zeit der Antragstellung für öffentliche Schifffahrtszwecke nicht erforderlich ist, oder sofern auf den Antrag einer örtlichen Behörde oder von drei oder mehr Eigenthümern angrenzenden Ländereien das Handelsamt die Ueberzeugung gewinnt, dass ein Kanal oder Theil eines Kanals — hier bezeichnet als „verlassener Kanal“ — mindestens drei Jahre lang vor Einbringung des Antrages der Schifffahrt nicht mehr gedient hat, oder durch Verschulden der Kanaleigenthümer für die Schifffahrt untauglich geworden ist, oder dass die angrenzenden oder benachbarten Ländereien durch Wasserausflüsse des verlassenen Kanals Nachtheile erlitten haben und die Eigenthümer dieses Kanals ablehnen oder ausser stande sind, die zur Vermeidung weiterer Schäden nöthigen Wiederherstellungsarbeiten auszuführen, so kann das Handelsamt durch besonderen seitens seines Sekretärs zu vollziehenden Befehl die Aufgabe des entbehrlichen oder verlassenen Kanals seitens der augenblicklichen Eigenthümer verfügen, und nach Erlass dieses Befehls und nach vorschriftsmässiger Veröffentlichung einer hierauf bezüglichen Anzeige kann das Handelsamt eine Verordnung erlassen, durch welche die Kanalgesellschaft oder die sonstigen Eigenthümer des entbehrlichen oder verlassenen Kanals von jeder Verpflichtung zur Unterhaltung dieses Kanals, wie auch von allen gesetzlichen und sonstigen Verbindlichkeiten in dieser Hinsicht oder in Bezug auf die Aufhebung des Kanals entbunden werden.

2. Ein Befehl zur Aufgabe eines entbehrlichen Kanals darf nicht ergehen, bevor das Handelsamt sich überzeugt hat,

a) dass derselbe für allgemeine Schifffahrtszwecke nicht erforderlich ist;
b) dass der Antrag ausdrücklich genehmigt ist durch Mehrheitsbeschluss der Aktionäre der besitzenden Gesellschaft, welche in einer ausserordentlichen oder besonderen Generalversammlung der betreffenden Gesellschaft anwesend waren und abgestimmt haben;
c) dass die vom Handelsamte verlangte öffentliche und sonstige Mittheilung des Antrages erfolgt ist;
d) dass eine Entschädigung — deren Betrag in Streitfällen nach Bestimmung des Handelsamts festgesetzt wird — allen zur Schadloshaltung für den Fortfall des Kanals berechtigten Personen geleistet ist.

3. In betreff eines verlassenen Kanals kann der Befehl unter der Bedingung erlassen werden, dass der Kanal oder ein Theil desselben nebst allen oder einzelnen der dazu gehörigen Befugnissen einer Person, oder Genossenschaft mehrerer Personen oder einer örtlichen Behörde übertragen wird, und im Falle einer derartigen Bedingung kann das Handelsamt nach seinem Ermessen für den Betrieb des Kanals oder eines Theiles desselben einen Entwurf aufstellen und mittelst vorläufiger Verordnung zur Einführung bringen.

4. Die vorläufige Verordnung hat Sorge zu tragen für die Einrichtung einer Behörde für die Betriebsführung des Kanals oder eines Theiles desselben, für die Ueberweisung des Kanals oder Kanaltheiles an diese Behörde oder eine örtliche Behörde und für die Uebertragung aller nöthigen Befugnisse an dieselbe, ferner für die Einschränkung oder Aufhebung etwaiger auf dem Kanal oder dessen Eigenthümern zur Zeit lastenden Verbindlichkeiten und für alle sonstigen zur Durchführung dieser Bestimmungen vom Handelsamte für nöthig oder zweckmässig erachteten Anordnungen.

5. Das Handelsamt hat die seinerseits so erlassenen Vorverordnungen dem Parlament zur Bestätigung vorzulegen. Keine solche Verordnung kann in Kraft treten, ohne dass und bis dieselbe durch Parlamentsakte bestätigt ist.

6. Wenn, während die Gesetzesvorlage, betreffend die Bestätigung einer solchen Verordnung, einem der beiden Häuser des Parlaments vorliegt, ein Antrag gegen diese Verordnung eingeht, so ist die Gesetzesvorlage einem besonderen Ausschusse zu überweisen. Der Antragsteller ist sodann in gleicher Weise zu erscheinen und seine Einwürfe vorzubringen befugt, wie bei einem Privatgesetz.

7. Im Vorstehenden bezeichnet der Ausdruck „örtliche Behörde“ irgend eine der im § 7 dieses Gesetzes erwähnten Behörden.

8. Behufs Durchführung der hier gegebenen Vorschriften kann das Handelsamt die Antragsteller auffordern, jeden Nachweis, den sie besitzen oder über den sie verfügen, zu liefern, und auf Kosten der Antragsteller einen Beamten abordnen zur Besichtigung des fraglichen Kanals und zur Einziehung von Erkundigungen und Sammlung von Beweismaterial in der Nachbarschaft des Kanals bezüglich der nachgesuchten Aufhebung, auch kann dasselbe jeweilig Bestimmungen erlassen über die Form der zu stellenden Anträge, sowie über die Art und Weise der Veröffentlichung und allgemein über den Geschäftsgang in solchen Angelegenheiten.

§ 46. Der Ausdruck „Kanalgesellschaft“ in diesem Theile des Gesetzes soll auch eine „Eisenbahn- und Kanalgesellschaft“, soweit ein Kanal einer solchen Gesellschaft in Betracht kommt, mitumfassen.

(Schluss folgt.)

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 101 S. 947 d. Ztg. vom 29. Dezember v. J. gemachte Mittheilung bringen wir nachstehend den Wortlaut des in der ausserordentlichen Versammlung des Verkehrsverbandes zu Berlin am 14. Dezember v. J. beschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Aushändigung von Freifahrtscheinen zur Kenntniss.

Uebereinkommen
zwischen den Deutschen Eisenbahnverwaltungen einerseits, und den Bahnverwaltungen Oesterreich-Ungarns andererseits betreffend Aushändigung von Freifahrtscheinen an die gegenseitigen Bediensteten auf Grund von Empfehlungsschreiben.

1. Die Empfehlungsschreiben, auf Grund deren die Aushändigung von Freifahrtscheinen an die empfohlenen Bediensteten gewünscht werden, sollen folgende Fassung haben:

(Geflügeltes Rad)
Firma der ausstellenden Verwaltung.
Empfehlungsschreiben zur freien Fahrt Nr. . . .

Der Herr N. N. (Amtscharakter) wird zur einmaligen freien Hin- und Rückfahrt in (Buchstaben) Wagenklasse . . . . . . von . . . . bis . . . . in der Zeit vom . . . . bis . . . . unter Zusicherung der Gegenseitigkeit empfohlen.

Unterschrift des Inhabers: . . . . (Hochdruckstempel der Verwaltung) Unterschrift des Ausstellers: . . . .

Hierzu . . . . Stück Empfangsbescheinigungen.

Diese Empfehlungsschreiben sollen auf rosafarbenem Kartenpapier in der Grösse von 14,5 : 11,5 cm gedruckt sein.

2. Der zu empfehlende Bedienstete hat das Empfehlungsschreiben bei Empfangnahme und zwar, soweit angängig, in Gegenwart des dasselbe ausfolgenden Vorgesetzten, eigenhändig zu unterschreiben.
3. Gleichzeitig mit dem Empfehlungsschreiben erhält der Bedienstete eine dem voraussichtlichen Bedarf entsprechende Anzahl von Empfangsbescheinigungen nach folgendem Muster:

Firma der Verwaltung, welcher der empfohlene Beamte angehört.

Auf Grund des Empfehlungsschreibens Nr. . . . ist mir am . . . . ten . . . . 18 . . von der Station . . . . ein Freifahrtschein . . . . Wagenklasse zur Fahrt von . . . . bis . . . . und zurück behändigt worden.

(Name)
(Amtscharakter)

4. Zur Erlangung der freien Fahrt hat der Bedienstete seine Empfehlungsschreiben dem zur Ausfertigung von Freifahrtscheinen berechtigten Beamten — in der Regel Vorstand der Uebergangsstation — vorzuzeigen und demselben einen vorher thunlichst bis auf die Unterschrift ausgefüllten Empfangsschein über den Freifahrtschein nach dem vorgeschriebenen Muster (Ziffer 3) zu behändigen, nachdem er letzteren vor dem Beamten eigenhändig unterschrieben hat. Der den Freifahrtschein ausstellende Beamte hat auf der Rückseite des vorgezeigten Empfehlungsschreibens den Dienststempel (Stationsstempel) aufzudrücken. Ausfertigung von Freifahrtbewilligung in anderer Form, etwa durch Aufschreiben auf das Empfehlungsschreiben, ist unzulässig.
5. Die Bahnverwaltungen werden Anordnung treffen, dass ihnen die ausgefertigten Empfehlungsschreiben sammt den nicht verwendeten Empfangsbescheinigungen nach beendigter Reise der Bediensteten ohne Verzug zurückgegeben werden.
6. Zur Aufdeckung etwaiger Missbräuche werden die Verwaltungen sich gegenseitig, soweit angängig, auf Anfrage darüber Auskunft geben, ob eine eingelieferte Empfangsbescheinigung über einen ausgefertigten Freifahrtschein von dem in derselben genannten Bediensteten zu Recht ausgestellt worden ist.

Das vorstehende Uebereinkommen tritt mit dem 1. April d. J. in Kraft und ist angenommen von allen zum Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande gehörenden Verwaltungen einerseits, und von allen Eisenbahnverwaltungen Oesterreich-Ungarns andererseits mit alleiniger Ausnahme der K. K. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche überhaupt nur mit einem Theile der Deutschen Verwaltungen Freifahrtsgewährungen austauscht.

Ob das in dem Uebereinkommen festgelegte Verfahren der Abgabe von Empfangsbescheinigungen über die erhaltenen Freifahrtscheine auch auf den Verkehr der Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes unter sich wird ausgedehnt werden, steht dahin, dagegen kann wohl angenommen werden, dass das vereinbarte Muster der Empfehlungsschreiben allgemein zur Verwendung gelangt, da hiermit offenbar einige Vortheile erreicht werden.

Die ständige Kommission des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes wird am 4. April d. J. zur 10. Sitzung in Metz zusammentreten.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1108 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und an die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen und Schweizerischen Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 14. d. Mts.).

Das Ergebniss der mit obigem Rundschreiben zur Prüfung übersandten Entwürfe usw. ist so schleunig als möglich und thunlichst noch vor dem 25. d. Mts. der geschäftsführenden Verwaltung mitzutheilen. Der vorgenannte Zeitpunkt ist keinesfalls zu überschreiten, weil nur bei Innehaltung desselben die rechtzeitige Herstellung und Lieferung richtiger Verzeichnisse und Karten bewirkt werden kann.

Mittheilungen, die nach dem 25. d. Mts. bei der geschäftsführenden Verwaltung eingehen und Aenderungen der übersandten Drucksachen bezwecken, können in keinem Falle mehr bei der Drucklegung berücksichtigt werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ausschluss der Lieferzeit bei Tarifermässigungen.

Mehrere Bahnverwaltungen haben die Gewährung von Spezialtarifen bezw. von Tarifermässigungen (Refaktien) selbst bei hochwerthigen oder dem schnellen Verderben unterliegenden Gütern von der Bedingung der Verzichtleistung auf feste, d. i. auf die reglementarische, Lieferzeit abhängig gemacht. Das K. K. Handelsministerium hat nun die Unzulässigkeit dieser Bedingung unter Hinweisung auf Art. 423 des Handelsgesetzes erklärt, welchem zufolge die Anwendung der in diesem Gesetze enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Ersatze des durch Versäumung der Lieferzeit entstandenen Schadens auch nicht in Bezug auf den Eintritt dieser Verpflichtung im voraus ausgeschlossen oder beschränkt werden darf und dass Bestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, keine rechtliche Wirkung haben. Die Unzulässigkeit der Ausschliessung oder Einschränkung der festen Lieferzeit gehe übrigens auch aus der Einleitung des Betriebsreglements hervor, wonach diesfällige Abweichungen nur dann gestattet sind, wenn sie mit dessen Bestimmungen nicht im Widerspruche stehen, oder dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

Abänderung einer Verkehrsvorschrift.

Der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wurde zu Anfang des vorigen Jahres gestattet, während der Bergfahrt bei jenen Güterzügen, welche mit Schiebelokomotiven verkehren, und deren Maximal-Fahrgeschwindigkeit 20 km in der Stunde nicht übersteigt, statt des dermalen für die betreffende Steigung vorgeschriebenen, das nächst geringere Bremsausmaass versuchsweise auf die Dauer eines Jahres in Anwendung zu bringen. Nachdem auf allen bezüglichen Strecken der Oesterreichischen Staatsbahnen diese probeweisen Versuche insofern gelungen sind, als sich hierdurch nicht nur keine Anstände ergaben, sondern vielmehr ökonomische Vortheile, wie Reduktion des Zugbegleitungspersonals und eine bessere Ausnutzung der Zugkraft erreicht wurde, so sind wegen definitiver Abänderung bezw. Ergänzung des diesbezüglichen Art. 12 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen die Bahnverwaltungen vom Handelsminister eingeladen worden, hierüber in einer ihrer nächsten Konferenzen zu berathen.

Ein neues Glockensignal.

In den neuen, mit 1. Juni d. J. in Wirksamkeit tretenden Vorschriften über das Rettungswesen bei Eisenbahnen ist auch ein entsprechendes Glockensignal zu dem Zwecke vorgesehen, dass die Hilfsmaschine mit Aerzten, Rettungskästen und Tragbahren kommen soll. Hierfür wurde vom 1. d. Mts. ab das Glockensignal, bestehend aus einer Gruppe von fünf und zwei Schlägen (. . . . . — . . — . . . . . — . . — . . . . . — . .) in gleichen Pausen drei Mal gegeben, mit der Antwort zum Zeichen des Verständnisses durch einmalige Abgabe der Gruppe . . . . . — . . seitens der angerufenen Station und zwar vorläufig nur deshalb provisorisch eingeführt, weil auch eine aus den Berathungen der Direktorenkonferenz hervorgegangene neue Signalordnung gegenwärtig noch vom Handelsministerium berathen wird.

Bewachung der mit explodirbaren Gütern beladenen Wagen.

Bereits durch Erlass des K. K. Handelsministeriums vom 1. Juli 1880 R.-G.-Bl. Nr. 79 wurde die strenge Ueberwachung solcher Wagen den Bahnverwaltungen empfohlen. Nachdem in letzterer Zeit mehrfache Entwendungen von Dynamit aus Wagen vorgekommen sind, wurde diese Verordnung mit der Bedeutung in Erinnerung gebracht, dass die strengste Ueberwachung der mit explodirbaren Gütern beladenen Wagen vorgesehen werde und gegen die Zuwiderhandelnden strafweise vorgegangen würde. Es ist auch bereits ein Stationsbeamter wegen Unterlassung der vorgeschriebenen Ueberwachung solcher Wagen nach dem Gesetze vom 27. Mai 1885 vom Bezirksgericht zu einer Geldstrafe verurtheilt worden.

Befestigung der Viehpässe an den Frachtbriefen über Viehtransporte.

Durch die öfters nur lose Befestigung der Viehpässe an derjenigen Stelle des betreffenden Frachtbriefes, an welcher im

Viehpasse dessen Protokollzahl angegeben ist, wird bei der Lostrennung des Frachtbriefes die Protokollzahl des Viehpasses gewöhnlich weggerissen und dadurch ein wesentliches Moment behufs Ermittelung der Provenienz des betreffenden Viehtransportes vernichtet. Infolge dessen wurden die Bahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium zur Veranlassung aufgefordert, dass die Viehpässe an den Frachtbriefen für Viehtransporte in einer Weise (etwa mittelst metallener Heftklammern) befestigt werden, dass deren Trennung kein wesentliches Merkmal der Viehpässe unkenntlich mache.

Der Wagenmangel der Eisenbahnen.

Ueber den zu dessen Behebung erfolgten Erlass des K. K. Handelsministeriums (siehe Nr. 19 S. 193 dieser Zeitung) bemerkt das offiziöse „Fremden-Blatt" u. a. folgendes: Dieser Erlass darf auf die vollste Zustimmung aller industriellen und kommerziellen Kreise rechnen, da ja der in den Vorjahren zu Tage getretene Wagenmangel wesentliche Schädigungen für ganze Exportgebiete im Gefolge hatte und diese Uebelstände auch nicht durch Heranziehen von Leihwagen zu beheben waren. Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche erst vor kurzem 1 000 Wagen neu angeschafft hat, gedenkt mit noch weiteren Bestellungen vorzugehen, und 200 Lokomotiven und 2 000 verschiedene Wagen in Bestellung zu geben, für welche ein Betrag von 8,5 Millionen Gulden erforderlich ist. Die Anschaffung sollte bis zum Herbste erfolgen, weil zu dieser Zeit der Mangel des Fahrparks infolge des grossen Kohlenverkehrs im Inlande und wegen des Getreideexportes am empfindlichsten auftritt. Hoffentlich werden die dem Handelsministerium vorzulegenden Ausweise der Privatbahnen den Maassstab dafür geben, mit welcher Menge diese bei einer Vermehrung ihres Fahrparkes vorgehen sollen. Auch dürfte die Frage zur Entscheidung gelangen, ob die Aufstellung eines gemeinsamen Planes für ein systematisches Vorgehen bei Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln nothwendig ist. Inzwischen gehen die Verwaltungen der Privatbahnen schon fleissig mit der Bestellung von Fahrbetriebsmitteln vor, so hat z. B. die Südbahn vor einigen Tagen 6 Lokomotiven und 115 Lastwagen wieder bestellt.

Die Dichte der Arbeiterbevölkerung.

Der Nr. 12 der „Amtlichen Nachrichten des Ministeriums des Innern", betreffend die Unfall- und Krankenversicherung der Arbeiter, ist eine Karte der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder beigegeben, aus welcher die Dichte der Arbeiterbevölkerung, also das Verhältniss der Zahl der Arbeiter zur Gesammtbevölkerung in jedem politischen Bezirke ersichtlich ist. Die Karte wurde auf Grund der eingelaufenen Anmeldungen versicherungspflichtiger Betriebe verfasst und gibt ein sehr interessantes übersichtliches Bild der Intensität und Verbreitung industrieller Thätigkeit in der Oesterreichischen Reichshälfte. Die Dichte der Arbeiterbevölkerung in den Bezirkshauptmannschaften ist durch Farbendruck in 11 Nuancen dargestellt, so dass ein Blick auf die Karte schon eine Uebersicht über die grössere oder geringere industrielle Thätigkeit in den verschiedenen Bezirken und Landstrichen gewährt. Ausserdem ist in jedem Bezirke die Anzahl der versicherungspflichtigen Betriebe, der bei denselben beschäftigten Arbeiter und das Verhältniss der Zahl der Arbeiter zur Gesammtbevölkerung in Zahlen angegeben. Für die Städte mit eigenem Statut sind diese Zahlen in einer beigedruckten Tabelle angeführt.

Eine neue Verbindungslinie zwischen Steiermark und Ungarn.

Die politische Revision der Trace der etwa 26 km langen Strecke Radkersburg - Luttenburg der projektirten Bahnlinie Radkersburg-Friedau hat jüngst stattgefunden, wodurch eine neue Verbindung zwischen Graz und der Ungarischen Hauptlinie der Südbahn Budapest-Pragerhof hergestellt werden soll. Die Strecke Spielfeld-Radkersburg befindet sich bereits im Betriebe, für die Fortsetzung hat die Bezirksvertretung Luttenburg die Konzession erworben und die Generaldirektion der Südbahngesellschaft hat beim Verwaltungsrathe die finanzielle Betheiligung derselben an dem Unternehmen befürwortet. Den Betrieb der nahe der Steiermärkisch-Ungarischen Grenze sich hinziehenden Bahnlinie würde natürlich die Südbahn führen. Die Linie Graz-Radkersburg-Friedau würde eine Gesammtlänge von 113 km gegenüber einer Länge von 125 km der Linie Graz-Pragerhof-Friedau haben. Die neue Linie stellt sich als Fortsetzung der Zagorianer Bahn (Agram-Warasdin-Csakathurn) in nördlicher Richtung dar.

Beschlüsse der Direktorenkonferenz.

In der jüngst abgehaltenen gemeinschaftlichen Konferenz wurden folgende wichtigere Beschlüsse gefasst: a) bezüglich der auch in dieser Zeitung wiederholt besprochenen Ausdehnung der Versicherung der auf den Lagerplätzen oder in den Bahnmagazinen auf Gefahr der Parteien lagernden Güter gegen Feuerschäden bis auf die Höhe des Mehrwerthes wurde der betreffende Handelsministerialerlass dem durch Juristen verstärkten Komitee für das Transportübereinkommen zur Vorberathung und Antragstellung in der Absicht zugewiesen, hierüber erst dann definitiv zu entscheiden, wenn inzwischen den Ungarischen Eisenbahnen eine ähnliche Weisung zukommen sollte; b) der vom Finanzministerium gewünschte Beitritt der Bosnisch - Herzegowinischen Staatsbahn Metkovic-Mostar-Rama zur gemeinsamen Direktorenkonferenz wurde in der Voraussetzung zur Kenntniss genommen, dass ihr Beitritt auch von der Oesterreichischen Direktorenkonferenz gewünscht wird; c) betreffs der Auszahlung von Parteiguthaben soll die Beibringung von Frachtreklamationen durch andere Personen als den Bezugsberechtigten erleichtert werden; d) die Konferenz der Oesterreichischen Eisenbahnen hat bezüglich der vom Handelsminiserium verlangten Einräumung von Fahrbegünstigungen für Arbeiter und der Einführung von Arbeiterzügen von den wichtigsten Arbeitsmittelpunkten in die nächste Umgebung mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der diesfalls bestehenden Verhältnisse den einzelnen Bahnverwaltungen überlassen, ihre diesbezüglichen Anschauungen dem Handelsministerium zur Kenntniss zu bringen.

Stand der Eisenbahnbauten.

Nach dem offiziellen Ausweise waren am Schlusse des Jahres 1888 in Oesterreich 62,8 km Staatsbahnen und 220,3 km Privatbahnen, zusammen also 283,1 km im Baustande verblieben. Im Laufe des Monats Januar gelangte nur bei den Privatbahnen eine 7,4 km lange Linie, nämlich der Flügel Hadikfalva-Radautz der Bukowinaer Lokalbahnen, zur Bauinangriffnahme; eine Betriebseröffnung fand nicht statt. Werden nun als im Baue befindlich noch hinzugerechnet die bereits im Jahre 1887 bezw. 1888 in Angriff genommenen Strecken des zweiten Gleises Wien-Tulln der Oesterreichischen Staatsbahnen (33,3 km) und Dux - Komotau der Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft (32,1 km), so ergibt sich mit Ende Januar laufenden Jahres ein Baustand von 355,9 km, wovon 96,1 km auf die Staatsbahnen und 259,8 km auf die Privatbahnen entfallen. Vollendet erscheinen die Lokalbahn Ottendorf - Landesgrenze, die Flügelbahn zum Montursdepot in Brünn, die Donaubrücke bei Krems und die Lokalbahn Göding-Tabakfabrik; der Vollendung nahe sind die Lokalbahnen Herzogenburg - Krems, Hadersdorf - Sigmundsherberg und Hotzendorf - Neutitschein; sehr weit fortgeschritten im Baue sind die Lokalbahnen Gleisdorf - Weiz und Jenbach-Achensee. Die Zahl der beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter betrug 7 515 gegen 8 905 Mann des Vormonates, somit um 1 390 Personen weniger.

Die Tarif- und Haftungsbestimmungen des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd

wurden über Aufforderung des K. K. Handelsministeriums von der Wiener Handelskammer erörtert. Das hierfür eingesetzte Komitee berichtet zunächst über das Betriebsreglement des Lloyd. Die Anträge erstrecken sich auf solche Punkte, in denen man einen Uebelstand und eine Beengung des einheimischen Handels und Verkehrs erblickt. Besondere Aufmerksamkeit wird den wichtigen Bestimmungen über die Haftpflicht zugewendet. Schliesslich wird die Errichtung eines Schiedsgerichtes mit dem Sitze in Triest, Fiume, Wien und Budapest empfohlen. Dieser Bericht wurde ohne Debatte en bloc angenommen. — Der Bericht über die Normaltarife gibt ein Resumee über die Ergebnisse der von der Kammer veranstalteten Expertise von Interessenten des Seeverkehrs und gelangt auf Grund der von denselben kundgegebenen mannigfachen Wünsche und Beschwerden zu folgenden Konklusionen: Prinzipiell ist jedenfalls an der berechtigten Forderung festzuhalten, dass es dem Handelsstande möglich sein muss, von Triest aus zu gleichen Frachtsätzen zu verladen, wie dies von Häfen anderer Länder aus geschieht. In Anbetracht aller Umstände kann das Komitee nur empfehlen, dass von einer Erhöhung der Normaltarife Umgang genommen, nöthigenfalls durch eine weitere staatliche Beihilfe die Leistungsfähigkeit des Lloyd gestärkt werde. Das Komitee beantragt sonach: Dem Handelsministerium die Wünsche der Interessenten bekanntzugeben und die Bitte auszusprechen, die Regierung möge die Mittel und Wege in Erwägung ziehen, durch welche den Bedürfnissen des Verkehrs von seiten des Lloyd entsprochen werden könne und eventuell zu diesem Zwecke die Erhöhung der demselben zugestandenen Subvention ins Auge fassen. Dieser Bericht wurde genehmigt. Ein Bericht, betreffend die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Lloyddampfer auf dem Dienste im Adriatischen, Mittelländischen und Schwarzen Meere und die Einbeziehung der Karamanischen Häfen auf der Route 15 des Postvertrages, schliesst mit dem Antrage, diese Motion bei dem Handelsministerium zu befürworten. Dieser Antrag wurde angenommen.

Lokalbahn Laun-Leitmeritz-Leipa.

Nachdem die Stadtgemeinde Leitmeritz 250 000 fl. Stammaktien für diese projektirte Lokalbahn gezeichnet hat, beschloss die Leitmeritzer Bezirksvertretung, zu diesem Zwecke 50 000 fl. zu zeichnen. Der Grossindustrielle Edler v. Schroll zeichnete 100 000 fl.

Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik.

Die Wiener Börsenkammer hat beschlossen, bei dem Finanzministerium die Kotirung der Aktien der Lokomotivfabrik vormals G. Sigl. in Wiener-Neustadt zu befürworten. Das Kapital dieser Gesellschaft beträgt 1 960 800 fl., bestehend aus 9 804 Aktien à 200 fl. Hiervon befinden sich 3 000 Aktien im Besitze der Staatsverwaltung und ungefähr 1 500 Aktien im Besitze der Kreditanstalt.

Ausbau der Linie Tirnau-Nadasd.

Der Ausbau dieser Linie, deren Verlängerung über Sassin nach Lundenburg im Anschlusse an die Nordbahn projektirt ist, erscheint nunmehr definitiv gesichert. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn hatte anfangs erklärt, den Bau zu übernehmen, später wurden die Interessenten verständigt, dass mit Rücksicht auf den Ausbau der Marchthallinie diese Strecke von der Gesellschaft überhaupt nicht ausgebaut werde. Infolge dessen haben die Interessenten auf Grund einer Rentabilitätsstudie ein Privatkonsortium gebildet, welches seitens der Stadt Tirnau und auch aus dem Fonds für öffentliche Arbeiten des Pressburger und Neutraer Komitats bedeutende jährliche Subventionen erhält.

Erweiterung des Netzes der Torontaler Lokalbahnen.

Diese Erweiterung wird von einem Berliner Konsortium geplant. Das diesbezügliche Projekt wurde der Direktion der Torontaler Lokalbahn vorgelegt und sind in demselben folgende Linien angeführt: Von Nagy-Margitta nach Werschetz, von Gr.-Becskerek über Kubin und Franzensfeld nach Pancsova, von Gr.-Becskerek über Zsomboly und Nagy-Szt.-Miklos im Anschluss an die Arad-Csanáder Bahn und schliesslich von Beodra nach Fiszahegy. Von seiten des Komitats beansprucht das Konsortium keinerlei Subvention, sondern nur, dass die interessirten Gemeinden und Munizipien das zum Bahnbau nöthige Terrain unentgeltlich abtreten.

Lokalbahnen im Zalaer Komitat.

Die hierüber gepflogenen Verhandlungen des Kommunikationsministeriums mit den Interessenten sind beendet. Das Baukapital wurde mit 3 808 000 fl. festgesetzt. Die Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft, welche die Konzession erhält, hat die entsprechende Urkunde bereits unterzeichnet und ist zum Erlage einer Kaution von 185 000 fl. verpflichtet worden. Die zu erbauende Bahn wird eine Länge von 122 km haben.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Abdankung König Milans hat für Oesterreich eine politische und finanzielle Bedeutung, da auch mehrere unserer Geldinstitute, besonders die Länderbank, in regem Verkehre mit Serbien stehen. Eine weit grössere und deprimirende Bedeutung hatte die Krise in Frankreich durch den drohenden Zusammenbruch des Comptoir d'Escompte. Die internationalen Bahnwerthe wie Nordbahn (2530), Carl Ludwigbahn (205), Nordwestbahn (180.50), Elbethalbahn (205) und Südbahn (102), besonders aber Staatsbahn (246 25) waren daher rückgängig, von letzterer wurden grosse Abgaben aus Paris angeblich wegen des Dissenses über den Erwerb der Orientalischen Bahnen gemacht.

Aus Sachsen.

Dresdener Bahnhofsfrage.

An den Entwürfen für die Dresdener Bahnhofsbauten wird fortgesetzt eifrig gearbeitet und man hofft, dass bereits der im Herbst dieses Jahres zusammentretenden Ständeversammlung eine entsprechende Vorlage zugehen wird.

Von der früher in Aussicht genommenen Verlegung des Bahnkörpers in Dresden-Altstadt ist, wie bekannt wird, abgesehen worden, weil dadurch eine Streckenverlängerung herbeigeführt werden würde. Daran aber, dass der Böhmische Bahnhof in Altstadt als Hauptbahnhof für Dresden erweitert und umgebaut werden soll, wird, so viel wir wissen, festgehalten, auch dürfte es dabei bleiben, dass die zahlreichen ebenerdigen Uebergänge in der Altstadt durch Höherlegung des Bahnkörpers und Tieferlegung der Uebergangsstrassen Beseitigung finden sollen. Sodann ist man dem Vernehmen nach darüber einig, dass die beiden Bahnhöfe in Dresden-Neustadt zusammen zulegen sind und zwar soll der neue Bahnhof (für Personenverkehr) im wesentlichen auf das Areal des Schlesischen Bahnhofs zu liegen kommen. Endlich ist an der Wettiner Strasse in der Altstadt eine neue Haltestelle für Personenverkehr in Aussicht genommen.

Ueber die Lage des Güterbahnhofs für Dresden-Neustadt ist dagegen nach Meldung der Blätter noch keine Einigung erzielt worden. Voraussichtlich soll derselbe ausserhalb der Stadt, etwa bei Radebeul angelegt werden, welchenfalls dann eine besondere Gleisverbindung für Güterzüge von der Schlesischen Linie nach Radebeul in Frage käme.

Besondere Schwierigkeiten bietet der Umstand, dass die jetzt allein den Eisenbahnverkehr zwischen Alt- und Neustadt vermittelnde Marienbrücke mit ihren zwei Bahngleisen dem Verkehr künftig in keiner Weise mehr gewachsen sein wird, wie schon jetzt die zahlreichen Züge nur mit grösster Mühe über die Brücke gebracht werden können. Es muss daher entweder die gegenwärtige Brücke verbreitert oder eine neue Brücke angelegt werden. Wofür sich die Staatstechniker entscheiden werden, ist zur Zeit noch nicht zu übersehen. Wird aber eine neue Brücke in Aussicht genommen, so dürfte auf die Ausführung einer solchen zwischen der alten und der Marienbrücke kaum zugekommen werden, weil dadurch einerseits öffentliche Anlagen zerstört und andererseits werthvoller Platz vom Altstädter Elbkai verloren gehen würde, und so gewinnt es an Wahrscheinlichkeit, dass die Brücke unterhalb der Marienbrücke etwa vom Ostragehege aus überführt werden würde, wodurch ihre Mündung auf der Neustädter Seite auch dem eventuellen neuen Güterbahnhof näher gebracht werden würde.

Es ist selbstverständlich, dass die Einwohnerschaft Dresdens und mit ihr das ganze Land mit höchster Spannung der Lösung dieser für die Entwickelung Dresdens, aber auch für das gesammte Sächsische Eisenbahnwesen hochwichtigen Fragen entgegensieht.

Die Bauzeit wird kaum weniger als 10 Jahre betragen können. Ueber den Kostenbetrag, der natürlich sehr erheblich sein muss, kann bei der Ungewissheit über die zur Ausführung gelangende Modalität natürlich noch nichts Näheres gesagt werden.

Betriebsmittel der Staatsbahnen.

Die Sächsischen Staatseisenbahnen besitzen nach dem Stande vom Anfang des laufenden Jahres folgende Betriebsmittel: 98 Lokomotiven für Eilzüge, 194 dergleichen für Personenzüge, 177 Mittelmaschinen, 206 Lastzugmaschinen, 116 Tenderlokomotiven, 2 ausrangirte aber noch im Dienste befindliche Maschinen, insgesammt 793 Lokomotiven für normalspurige Bahnen und 34 Tendermaschinen für schmalspurige Linien, hierzu 6 Maschinen der Zittau-Reichenberger Privatbahn, 10 Maschinen der Altenburg-Zeitzer Bahn und 4 Tendermaschinen der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn, zusammen 847 Lokomotiven; 3 Dampfwagen; 603 Tender; 2 222 Personenwagen für Normalspurbahnen und 128 für Schmalspurbahnen, 18 Personenwagen der Altenburg-Zeitzer und 13 dergleichen der Zittau-Reichenberger Bahn; 375 normalspurige Zugführerwagen, 14 schmalspurige dergleichen, 7 383 bedeckte Güterwagen für Normalspurbahnen, darunter 50, welche nach Bedarf in Personenwagen III. Klasse umgewandelt werden können, sowie 41 Wagen von Privaten; 107 bedeckte Güterwagen für Schmalspurbahnen, 40 dergleichen der Altenburg-Zeitzer und 32 der Zittau-Reichenberger Bahn; 13 781 offene Wagen, davon 1 063 einfachladige und 12 718 doppelladige und darunter 80 Wagen Privater, sowie 621 offene Wagen der Altenburg-Zeitzer Bahn, 80 dergleichen der Zittau-Reichenberger Bahn, 478 offene Güterwagen für schmalspurige Bahnen, darunter 3 Wagen Privater. Im ganzen sind hiernach — ungerechnet die 661 Güterwagen der Altenburg-Zeitzer und die 112 Güterwagen der Zittau-Reichenberger Privatbahn 21 164 normalspurige Wagen in den Park der Sächsischen Staatsbahnen eingestellt.

Da sich unter diesen 21 164 Wagen 16 749 doppelt tragfähige (4 031 bedeckte und 12 718 offene) Wagen einschliesslich derjenigen zu 15 000 kg und mehr Ladegewicht befinden, so besitzt die Sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung Transportmittel für mindestens 37 913 einfache Ladungen zu 5 t, d. i. für jedes Kilometer der 2 256,35 km betragenden Länge Transportmittel für rund 17 einfache Ladungen. Die 585 schmalspurigen — fast ausnahmslos einfachtragfähigen — Wagen ergeben auf die Länge der Schmalspurbahnen von 190,05 km rund 3,1 Wagen auf das Kilometer.

Für Postzwecke laufen im Sächsischen Park 124 Postbüreauwagen und 14 Postgepäckwagen mit normaler Spur und 2 Postwagen für schmale Spur, allenthalben der Reichspost-Verwaltung gehörig.

Bockwaer Eisenbahngesellschaft.

Der Geschäftsbericht der kleinen, bekanntlich im Zwickauer Kohlenbecken liegenden Bockwaer Kohlenbahn auf das Jahr 1888 weist zwar infolge der Betriebseinstellung bei einem weiteren der angeschlossenen Kohlenwerke einen kleinen Rückgang der Einnahmen (um 2 056 *M.*) gegen das Vorjahr auf.

Immerhin aber gestattet der verbleibende Ueberschuss von 104 326 ℳ eine Vertheilung von 100 000 ℳ = 100 ℳ für die Aktie oder 33⅓ pCt. an die Aktionäre.

Seit der im Jahre 1861 erfolgten Begründung der Gesellschaft wurden den Aktionären durchschnittlich 115 025 ℳ jährlich an Dividenden ausgezahlt, d. i. 38,34 pCt. auf jede auf 100 Thaler lautende Aktie. Die niedrigste Dividende stellt sich auf 5 pCt. (1862), die höchste auf 76 pCt. (1874). Die Bahn ist aber nicht nur wegen ihres ausserordentlich hohen Ertrages, sondern auch wegen der Besonderheit und Schwierigkeit des Betriebes und der Unterhaltung auf dem allenthalben von Kohlenwerken unterwühlten Terrain einzig in ihrer Art. In der 27 jährigen Betriebszeit wurden zur Ausgleichung der zahlreichen Terrainbrüche 450 022 cbm Schüttungsmasse erforderlich. Die Länge der Bahn beträgt zur Zeit 5,2 km (Gleislänge 7,2 km).

Der langjährige verdiente Leiter der Bahn, Herr Baurath Modes, tritt nach 27 jähriger erfolgreicher Thätigkeit am 1. April dieses Jahres in den verdienten Ruhestand.

Schnellzuglokomotive Mallet - Brunner.

Zur Ergänzung des kleinen Aufsatzes in Nr. 19 S. 187 d. Ztg. theilen wir nachstehend noch die Hauptverhältnisse der dort erwähnten neuen Schnellzuglokomotive mit:

Durchmesser des Hochdruckcylinders	mm	540
Durchmesser des Niederdruckcylinders	„	760
Kolbenhub beider Cylinder	„	610
Durchmesser der Triebräder	„	2 000
Durchmesser der Laufräder	„	1 200
Heizfläche der Feuerbuchse	qm	11
Heizfläche der Siederöhren (190)	„	149
Gesammtheizfläche (wasserberührte)	„	160
Rostfläche (1,5 m × 1,5 m)	„	2,25
Normaler Kesseldruck	Atm.	12
Fester Achsenstand	mm	3 500
Gesammtachsenstand	„	7 500
Leergewicht der Maschine	t	45
Dienstgewicht der Maschine	„	50
Adhäsionsgewicht der Maschine	„	30
Effektive Zugkraft	„	5
Wasserraum im Tender	„	10
Kohlenraum im Tender	„	4
Grösste Höhe der Maschine (Kamin)	mm	4 500
Grösste Länge der Maschine (ohne Buffer)	„	9 700
Grösste Breite der Maschine	„	3 000

Bei hoher Fahrgeschwindigkeit, für welche die Maschine konstruirt ist und bei entsprechend rascher Verdampfung, können 900 bis 1 000 Pferdekräfte entwickelt werden; die Maschine kann sonach mit 60 km Geschwindigkeit in der Stunde etwa 4 t und mit 120 km Geschwindigkeit noch 2 t Zugkraft abgeben, entsprechend 500 t, bezw. 200 t beförderte Bruttolast auf horizontaler Bahn.

Reichsgerichts - Erkenntnisse.

Bestimmung der muthmaasslichen Lebensdauer eines bei dem Betrieb einer Eisenbahn Getödteten, wenn es sich um die Rente für die Hinterbliebenen handelt.

Nach dem rechtskräftigen Urtheil vom 22. November 1887 hat die Beklagte den Klägern in Gemässheit des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 den Unterhalt zu gewähren, welcher ihnen durch den am 30. August 1886 erfolgten Tod ihres Ehemannes bezw. Vaters — des am 16 März 1845 geborenen Hafenarbeiters N. — entzogen ist.

Der Revisionsangriff, welcher die Annahme des Berufungsrichters zum Gegenstande hat, weil der Verstorbene unbestritten gesund und kräftig war, so sei nach Analogie des § 38 Theil I Titel 1 Allgemeinen Landrechts dessen Lebensdauer und Erwerbsfähigkeit für den Fall des Fortlebens auf 70 Jahre zu schätzen und das Ende der Rente der Wittwe hiernach zu bestimmen, ist nicht begründet.

Nach § 38 a. a. O. soll, wenn es darauf ankommt, ob Jemand einen gewissen Erb- oder anderen Anfall noch erlebt hat, bei dem Mangel einer Nachricht über dessen Leben oder Tod vermuthet werden, dass er nur 70 Jahre alt geworden sei. Eine analoge Anwendung dieser Vorschrift auf den gegenwärtigen Fall erscheint durch ihre singuläre Natur als ausgeschlossen. Vielmehr ist die Dauer der Zeit, welche der infolge eines Unfalls Verstorbene ohne diesen wahrscheinlich noch gelebt haben würde, nach den konkreten Verhältnissen (Gesundheitszustand, Beruf, Lebensgewohnheiten usw.) zu bestimmen, wegen welcher für ihn eine längere oder kürzere Lebensdauer in Aussicht genommen werden durfte. Vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Bd. V S. 109.

Der Berufungsrichter würde hiernach die bezeichnete Vorschrift verletzen, wenn seine Entscheidung auf der analogen Anwendung derselben beruhte. Da er diese jedoch wesentlich auf die Annahme gründet, dass der Verstorbene gesund und kräftig war, so darf in der Heranziehung des § 38 a. a. O. lediglich ein unnöthiges Citat gefunden werden, durch welches angedeutet werden sollte, dass die Würdigung der konkreten Umstände ebenso wie die fragliche Vermuthung zu der Annahme führe, dass der Verstorbene ohne den erlittenen Unfall das 70. Lebensjahr erreicht haben würde.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. Januar 1889 in der Sache Wittwe N. u. Gen. wider die Deutsche Lokal-Strassenbahngesellschaft.)

Verschiedenes.

Verbindung Griechischer und Türkischer Eisenbahnen.

Nach einer Meldung der „Pol. Korr.“ bewerben sich ausser dem in unserer bezüglichen Mittheilung in Nr. 14 S. 143 d. Ztg. bereits genannten Comptoir d'Escompte und der Oesterreichischen Länderbank noch die Amerikanische Firma Seligmann Brothers, das Londoner Haus Parson & Co., das Pariser Bankhaus Cohn Reinach und die Londoner Gruppe Anthony Gibbs-Sir Thomas Tancred um die Konzession der Eisenbahnlinie Piraeus-Larissa. Die Entscheidung soll zwischen dem Comptoir d'Escompte und Parson & Co. schwanken, ersteres besitzt die Konzession der Türkischen Anschlussstrecke, letztere dagegen stellen wesentlich billigere Bedingungen, welche die Griechische Regierung genehmigt haben soll. Hiernach würden die Baukosten mit 205 000 Frcs. für das Kilometer pauschalirt und das Baukapital mit 5 pCt. verzinst werden, während das Comptoir d'Escompte 210 000 Frcs. für das Kilometer mit 6 pCt. Verzinsung fordert.

Handel im Verhältniss zur Bevölkerungszahl.

Nach der, von einem Schweizerischen Blatte mitgetheilten, auf den Kopf der Bevölkerung berechneten Statistik des Handels einiger Europäischer Länder steht Holland in dieser Beziehung an erster Stelle. Von seinem Handel kommen jährlich 1 012 Frcs. auf den Kopf der Bevölkerung. In weitem Abstande folgt die Schweiz mit 510 Frcs., sodann England mit 421 Frcs. und Frankreich und Deutschland mit je 100 Frcs. auf den Kopf.

Neue Gasfackel.

Wie wir der „Deutschen Bauzeitung“ entnehmen, sind in Hamburg und Kiel vor kurzem mit einem neuen Lichte für die Grossindustrie Versuche gemacht worden, welche überraschende Ergebnisse gezeigt haben. Die leicht transportable Lampe wird mit gewöhnlichem Petroleum gespeist, welches unter Luftdruck als Gas zur Verbrennung gelangt und eine weisse intensive, etwa 60 cm lange Flamme erzeugt, deren Leuchtkraft etwa 700 Kerzen beträgt. Man berichtet, dass die Lampe 15—20 Stunden brennt und in 1 Stunde etwa 3½ l Petroleum gebraucht. Man vermochte bei der mächtigen weithin leuchtenden Flamme in einem Umkreise von 30 bis 40 m noch mit Leichtigkeit gewöhnliche Druckschrift zu lesen. Sehr wichtig ist der Umstand, dass die Gasfackel weder irgend welcher Einrichtung noch Beaufsichtigung bedarf, ohne Docht oder Cylinder in Sturm, Regen und Schnee, und zwar rauch- und russfrei brennt. Die Lampe ist an Quais und auf verschiedenen Schiffswerften in Gebrauch genommen und scheint insbesondere für Arbeiten im Freien, für Eisen- und Pferdebahnen, Tunnel-, Kanal- und Bergbauten eine willkommene Lichtquelle zu bieten, welche wegen ihrer leichten Handhabung und Billigkeit in Anschaffung und Unterhaltung manche elektrische Bogenlampe entbehrlich machen wird.

Die Hamburger Firma Droege & Werner hat die oben erwähnten Beleuchtungsversuche vorgeführt; dieselbe befasst sich auch mit dem Verkauf dieser neuen Lampen.

Personalnachrichten.

Robert Wilke †.

Am 6. März d. J. ist ein um die Entwickelung des Sächsischen Eisenbahnwesens hochverdienter Mann, der Königlich Sächsische Geheime Rath und Ingenieurmajor a. D. Robert Wilke aus dem Leben geschieden.

Er war zunächst Ingenieuroffizier und wurde in der ersten Zeit des Eisenbahnbaues, wo es noch an einem geeigneten Ingenieurcivilstande fehlte, mit mehreren seiner Standesgenossen zunächst kommandoweise mit Trassirung und Ausführung von Eisenbahnbauten betraut, bis er sich dauernd dem Eisenbahndienst widmete.

Sein Lebensgang ist kurz folgender:

Geboren am 5. Dezember 1804 zu Freiberg, trat er nach mehrjährigem Besuch eines Gymnasiums im 15. Lebensjahre als freiwilliger Kanonier bei der Königlich Sächsischen Fussartillerie ein, und wurde nach Beendigung seiner Ausbildung

für den Offiziersdienst 1827 Lieutenant, in welcher Stellung er reiche Gelegenheit hatte, sich in der Feldmesskunst und im Bauwesen vielseitige praktische und theoretische Kenntnisse zu erwerben.

Im Jahre 1836 wurde er mit anderen Ingenieuroffizieren zur Trassirung der Linie Leipzig-Werdau-Hof kommandirt, worauf er 1841 unter Beibehaltung seines Grades als Ingenieurhauptmann zum Abtheilungsingenieur ernannt wurde. In dieser Eigenschaft führte er die für die damalige Zeit ausserordentlich schwierigen Vorarbeiten für die Gebirgsstrecke Werdau-Hof aus und hatte die Genugthuung, dass alle seine Entwürfe, darunter insbesondere die der berühmten Ueberbrückungen des Göltzschthales bei Reichenbach i/V. und des Elsterthales bei Jocketa, von den maassgebenden Autoritäten gebilligt wurden, wie die Anlagen der gedachten Strecke auch später bei anderen Bahnbauten vielfach als Muster benutzt worden sind. Vom 1. Februar 1844 ab ward er Oberingenieur für den Bau der ganzen Bahnlinie Leipzig-Hof, wobei er unter den gänzlich neuen Verhältnissen aussergewöhnliche Einsicht und Thatkraft entfaltete. Nach Beendigung des Baues verliess er den Militärdienst als Ingenieurmajor und wurde am 1. Januar 1851 Geheimer Finanzrath im Finanzministerium und damit auf lange Zeit der oberste technische Leiter des gesammten Sächsischen Eisenbahnwesens. Die zahlreichen in der Zeit von 1851 bis Mitte der 70 er Jahre entstandenen Staatsbahnlinien (u. a. Chemnitz-Zwickau, Zwickau-Schwarzenberg, Herlasgrün - Eger, Flöha - Annaberg - Weipert, Glauchau-Gössnitz-Gera, Chemnitz-Kieritzsch usw.) sind unter seiner Oberleitung erbaut worden und über die damals ausgeführten Privatbahnen hatte er die Oberaufsicht zu führen.

Im Jahre 1874 trat er als Geheimer Rath in den verdienten Ruhestand, den er noch fast 15 Jahre lang genoss, bis er im hohen Alter von 84 Jahren zur ewigen Ruhe abberufen wurde. In den Kreisen der Sächsischen Eisenbahnverwaltung ist ihm ein ehrendes Andenken für alle Zeiten gesichert.

Johann Ericsson †.

Aus Newyork ist unter dem 8. März der Tod des Erfinders Johann Ericsson gemeldet. In der Schwedischen Provinz Wermland im Jahre 1803 als Sohn eines Bergwerksbesitzers geboren, war er schon in früher Jugend an dem Bau des Götakanals thätig und trat dann in das Schwedische Heer ein, aus welchem er 1826 als Hauptmann ausschied. Er ging nach England, um die von ihm erfundene kalorische Maschine einzuführen. Eine Reihe weiterer neuer Erfindungen folgte jetzt rasch auf einander, darunter diejenige der Dampferschraube, die eine vollständige Umwälzung im Bau der Dampfschiffe hervorrief. Im Jahre 1839 siedelte er nach Newyork über. Dort baute er den ersten Schraubendampfer, das Amerikanische Kriegsschiff „Princeton". Auch das erste eiserne Thurmschiff „Monitor", welches im Auftrage der Regierung der Vereinigten Staaten während des Bürgerkriegs in 100 Tagen gebaut worden war und das den Südstaaten gehörige Panzerschiff „Merrimac" besiegte, war sein Werk. Nach dem Ericsson'schen System wurden darauf ähnliche Thurmschiffe gebaut, die den Sammelnamen Monitor erhielten.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Auf der im Betriebe der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Linie Czernowitz-Nowosielitza der Bukowinaer Lokalbahnen wurde infolge Schneeverwehung der Gesammtverkehr am 12. März d. J. auf unbestimmte Dauer eingestellt.

Lemberg, am 12. März 1889. (667)
Die Betriebsdirektion.

2. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Mecklenburgische Südbahn. Wegen Schneeverwehungen war der Betrieb vom 8. bis 10. d. Mts. unterbrochen.

Berlin, den 12. März 1889. (668)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

3. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahn vom 1. Oktober 1888 wird zum 1. April d. J. der Nachtrag I zur Ausgabe gelangen.

Derselbe enthält unter anderem ermässigte Ausnahmesätze für den Verkehr nach der Station Wilhelmshafen.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 11. März 1889. (669B&W)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Die am 1. Oktober 1888 zunächst für die Zeit bis zum 1. März 1889 zur Einführung gelangten Ermässigungen der Frachten für Steinkohlen usw. von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach gewissen Belgischen Stationen verbleiben auch über den 1. März d. J. hinaus bis auf weiteres in Kraft.

Köln, den 12. März 1889. (670)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 18 (Metalle und Metallwaaren) für den Verkehr zwischen Station Mannheim der Badischen Staatsbahn und den in den genannten Ausnahmetarif bisher nicht aufgenommenen Eifel- und Moselbahnstationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 12. März 1889. (671)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. April d. J. treten für die Beförderung von Schwefelsäure in Mengen von 10 000 kg von Aschenbornschacht, Morgenroth und Rosdzin nach Drohobyz, Jaslo und Zagorzany ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 9. März 1889. (672)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im **Deutsch - Niederländischen Eisenbahnverbande** tritt am 1. April 1889 zum Heft 4 des Gütertarifs der 1. Nachtrag in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Station Ohrdruf und eine Aenderung des Titelblattes. Der Nachtrag ist bei den Verbandsverwaltungen und der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung käuflich zu haben.

Elberfeld, 8/3. 89. (673)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr. Für den Verkehr der Stationen Biebrich und Biebrich-Mosbach mit Lothringisch-Luxemburgischen Stationen der Reichseisenbahnen sind Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Eisenerze, Braunstein, Schweissofen- und Konverterschlacken) zur Einführung gebracht, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Frankfurt a/M., den 11. März 1889. (674)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Der mit Gültigkeit vom 1. April d. J. zur Ausgabe kommende Nachtrag 4 zu unserem Lokal-Gütertarif vom 15. August 1888 enthält anderweite Entfernungen beziehungsweise Frachtsätze für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr der an der Neubaustrecke Fulda-Tann gelegenen Haltestellen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 8. März 1889. (675)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Unter Aufhebung des Tarifs vom 1. August 1887 wird am 1. April d. J. für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbe-

zirks Köln (linksrheinisch) andererseits ein neuer Gütertarif zur Ausgabe gelangen, durch welchen gegen die zur Zeit gültigen Tarifsätze Ermässigungen herbeigeführt werden.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen, von welchen auch Exemplare des Tarifs käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 12. März 1889. (676)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen Lokalgütertarif vom 1. April 1886 ist der vom 1. April 1889 an gültige Nachtrag 25 herausgegeben, welcher enthält: Aenderung einzelner Tarifsätze für Hoya und für Stationen der Warstein-Lippstadter Eisenbahn, Ausnahmetarif für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern, sowie einzelne sonstige Aenderungen und Ergänzungen. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 7. März 1889 (677)
Königliche Eisenbahndirektion

Mit Gültigkeit vom 10. März l. J. kommt zum Badisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1885 der Nachtrag IV zur Einführung.

München, den 6. März 1889. (678)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 15. März 1889 treten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von roher Baumwolle im Verkehr von den Elbe-, Weser-, und Emshafenstationen nach der Station Düsseldorf Rh. des Eisenbahn Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Elberfeld, 13./3. 89. (679)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Am 1. April d. J. tritt an Stelle des bisherigen vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Lokalgütertarifs ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält unter anderem auch einen neu eingeführten Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei unseren Stationen und bei unserer Verkehrskontrole hier käuflich zu haben.

Stettin, den 10. März 1889 (680)
Direktion.

Mit dem 1. Mai 1889 treten im Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn für Getreidesendungen von den Stationen Dorohusk, Luboml und Maciow nach Danzig und Neufahrwasser erhöhte Markfrachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind. Von demselben Tage ab gelten die Sätze des Ausnahmetarifs V für Getreide nur für solche Sendungen, welche auf den Stationen der Weichselbahn selbst zur Verladung kommen bezw. zur bahnseitigen Beförderung aufgegeben werden, während für alle schon von Hinterbahnen herangeführten Sendungen die höheren im Tarife vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung kommen.

Bromberg, den 9. März 1889. (681)
Königliche Eisenbahndirektion.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. I.

Beiblatt zu Nr. 21 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 16. März 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Niederschlesischer Steinkohlen- und Kokesverkehr. In dem Ausnahmetarife für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Mährischen Grenzbahn vom 1. August 1885 kommen vom 20 März d. J. ab bis auf weiteres die für den Kursstand der Oesterreichischen Banknoten von 165/170 vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Berlin, den 11. März 1889. (682MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen und nach Station Reichenberg S. N. D. V. tritt, unter Aufhebung des Tarifes vom 1. September 1884, am 20. März 1889 ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Linien Klotzsche-Dresden-Freiberg-Niederwiesa, Nossen-Freiberg - Moldau, Flöha - Reitzenhain-Obernhau, Flöha-Weipert, Dresden-Weinböhla, Dresden-Coswig-Rosswein-Niederwiesa, Frachtsätze für eine grössere Anzahl neuer Stationen und theilweise um geringe Beträge erhöhte Frachtsätze für die Stationen Böhla, Frauenhain, Grossenhain (B. D. E.) und Zabeltitz. Die erhöhten Sätze treten erst am 15. Mai 1889 in Kraft. Bis dahin bleiben noch die bisherigen niedrigeren Frachtsätze bestehen. Die in dem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Plagwitz - Lindenau (S. Stb.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Gera (S. Stb.) und Zeitz (S. Stb.) finden, soweit dieselben billiger sind, auch auf die gleichnamigen Stationen des Eisenb.-Direktionsbezirks Erfurt: Plagwitz-L. (Thür. Bhf.), Leipzig (Eilenb. u. Thür. Bhf.), Gera (Thür. Bhf.) und Zeitz (Thür. Bhf.) Anwendung. Exemplare des Tarifes können durch die Versandstationen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 8. März 1889. (683MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. werden die im Lokalverkehr der Reichs-Eisenbahnen und im Südwestdeutschen Verbande zwischen Basel (Reichsbahn) und Basel (Badische Bahn) einerseits und Alt-Münsterol Grenze andererseits seit 10. Juli bezw. 1. Dezember 1882 bestehenden Ausnahmetarife für Getreidesendungen aus Oesterreich-Ungarn und Holzsendungen aus Oesterreich-Ungarn, Bayern und Württemberg aufgehoben.

Strassburg, den 7. März 1889. (684)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Libau-Romnyer Verkehr. Zu dem vom 1/13. November 1888 bis 15/27. August 1889 gültigen Tarif, Theil I für den Libau-Romnyer Verkehr, für Getreide usw. zur überseeischen Ausfuhr, wird mit Gültigkeit vom 20. März/1. April bis 15/27. August alten / neuen Stils 1889 der 1. Nachtrag eingeführt.

Derselbe enthält sachliche Tarifänderungen und direkte Frachtsätze für Getreide usw. von Stationen der Moskau-Riäsan, Riäsan - Koslow, Riaschsk-Wjäsma, Tambow - Saratow, Tambow-Koslow, Orenburger, Morschansk - Sysraner, Riaschsk-Morschansk, Samara-Ufa, Moskau-Nischny-Nowgorod und Murom-Eisenbahn nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof), Memel und Pillau zur überseeischen Ausfuhr. Die Sendungen gehen über Minsk-Wileika-Wirballen.

Exemplare des Tarifnachtrages können von den betheiligten Stationen bezogen werden.

Bromberg, den 8. März 1889. (685)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 5. d. Mts., hinsichtlich des Spezialtarifs III jedoch erst vom 1. Mai cr., sind für den Verkehr zwischen Geiselhöring und Giessen O. H. anderweite Tarifsätze zur Einführung gelangt, worüber die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft geben.

Giessen, den 11. März 1889. (686)
Grossherzogliche Direktion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Am 15. März 1889 kommen im Verkehr von Station Biersdorf des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen der Niederländischen Staatseisenbahn, Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rhein-Eisenbahn und Amsterdam der Holländischen Eisenbahngesellschaft direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Roheisen aller Art zur Einführung. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 13. März 1889. (687)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Russischer Getreideverkehr (Nowosielitza trs. Odessa). Mit dem 1. April n./20. März a./St. 1889 tritt zu dem Spezial-Exporttarif vom 5. September n./24. August a. St. 1887 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Reexpeditionsbestimmungen für die in Czernowitz zur Einlagerung gelangenden Getreidetransporte.

Wien, am 13/1. März n./a. St. 1889. (688)
Namens der Verbandsverwaltungen:
K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs - Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1888 auf 36 ℳ für jede Aktie festgesetzt, was mit dem Bemerken bekannt gegeben wird, dass dieselbe vom 16. d. Mts. ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn hier Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1888 und 1. März 1889 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Koupons, welche **ungetrennt** eingereicht werden wollen, erhoben werden kann.

Nürnberg, 14. März 1889. (689)
Das Direktorium
der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.
Ley.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 22. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. März 1889.

In Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Amsterdam vom 25./27. Juli 1888 treten für die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillets vom 1. Mai d. J. ab anderweitige Bestimmungen in Kraft, durch welche die Zulässigkeit der Benutzung von Auslandsstrecken theilweise eingeschränkt wird.

Berlin, den 19. März 1889. Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins. Wex.

Inhalt:

Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Beamten von Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1887.

Das IV. Heft dieser — den Jahrgang 1887 umfassenden — Statistik betitelt „Beiträge zur Theorie der Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik"*) ist unlängst von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegeben worden. Gleichwie in den Vorjahren enthält die Statistik sehr werthvolles lehrreiches Material, welches von Dr. Herm. Zimmermann in mustergültiger Weise, namentlich für versicherungstechnische Zwecke, bearbeitet und veröffentlicht worden ist.

Zu dem Material der Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik haben etwa 80 Bahnverwaltungen beigetragen. Das ungefähre Gebiet derselben ist aus der Statistik des Jahres 1882, in welcher die Ergebnisse der Erhebungen für die einzelnen Bahnen aufgeführt sind, ersichtlich. Das Material, welches von der Verwaltung der Rumänischen Staatseisenbahn erhoben wurde und 2 591 dienstthuende Beamte zu Beginn des Jahres, 3 363 am Schlusse des Jahres 1887 umfasste, konnte, weil zu spät eingegangen, für die Zusammenstellung nicht berücksichtigt werden.

Die Zahl der dienstthuenden Eisenbahnbeamten betrug bei Beginn des Jahres 181 764, am Schlusse des Jahres 186 132, während 18 437 ehemalige Beamte am 1. Januar als Ruhegehaltsempfänger aufgezeichnet waren, welche sich bis zum Schlusse des Jahres auf 20 375 Personen vermehrten. Der Beobachtung unterlagen im besonderen zu Beginn des Jahres 46 971 dienstthuende Zugbeamten und 134 793 dienstthuende Beamte der übrigen Dienstzweige, deren Zahl sich im Laufe des Jahres durch Zu- und Abgang um 1 514 Zugbeamte und 2 854 sonstige Beamte auf 48 485 dienstthuende Zugbeamte und 137 647 dienstthuende Beamte der übrigen fünf Dienstzweige erhöhte. Auf Grund der in dem Werke angegebenen Rechnungsweise haben das volle Jahr hindurch 48 445 dienstthuende Zugbeamte und 138 351 dienstthuende Beamte aller übrigen Dienstzweige, zusammen 186 796 dienstthuende Beamte in Bezug auf Dienstunfähigkeit und Tod unter Beobachtung gestanden.

Im Laufe des Jahres wurden für dienstunfähig erklärt: a) Zugbeamte infolge eines Unfalles 144, aus anderen Ursachen 618, überhaupt 762, b) sonstige Beamte infolge eines Unfalles 59, aus anderen Ursachen 2 158, überhaupt 2 217. Mit Ruhelohn entlassen wurden 793 Zugbeamte und 2 457 sonstige Beamte, zusammen 3 250 Beamte. Infolge eines Unfalles im Dienst starben 57 Zugbeamte und 85 sonstige Beamte, während aus anderen Ursachen 434 Zugbeamte und 1 359 Beamte der übrigen Dienstzweige ohne vorherige Dienstentlassung starben, so dass unter den dienstthuenden Beamten zusammen 1 935 Todesfälle verzeichnet wurden. Die Zahl der Todesfälle unter den Ruhegehaltsempfängern betrug 1 107 auf 20 030 rechnungsgemäss ein Jahr lang beobachtete Personen.

Es würden nach dem Durchschnitt der Jahre 1868—1884 593 Dienstunfähigkeitserklärungen und 570 Todesfälle unter den Zugbeamten zu erwarten gewesen sein, während in Wirklichkeit 762 Dienstunfähigkeits- und nur 491 Todesfälle eingetreten sind. Hiernach wurde die rechnungsmässige Zahl der Dienstunfähigkeitsfälle um 28,5 Hundertstel überschritten, während die Todesfälle 86,1 Hundertstel und die Ausscheidungen überhaupt 107,7 Hundertstel der berechneten Zahl betragen. Eine noch grössere Abweichung ergibt der Vergleich der Verhält-

*) Abdrücke des Werkes können zum Preise von 5 ℳ durch die Verlagsbuchhandlung von Puttkammer & Mühlbrecht hier NW., Unter den Linden 64 bezogen werden.

nisse der übrigen Beamten, bei welchen nach der Berechnung 1573 Dienstunfähigkeitsfälle zu erwarten gewesen wären und durch die in Wirklichkeit eingetretene Zahl 2217 sogar um 409 Hundertstel überschritten wurde. Für die Todesfälle hat man ein ähnliches Verhältniss wie bei den Zugbeamten, da nur 87,4 Hundertstel der berechneten Anzahl von Todesfällen wirklich zu verzeichnen waren.

Es betrugen in Hundertsteln der nach dem Durchschnitt der Jahre 1868/84 berechneten Zahlen

Lfde. Nr.		bei den Zugbeamten			bei den übrigen Beamten		
		1885	1886	1887	1885	1886	1887
1	die Dienstunfähigkeitsfälle	113,3	131,4	128,5	127,4	138,6	140,9
2	die Todesfälle der Diensttauglichen	89,8	86,6	86,1	95,8	98,2	87,4
3	die Ausscheidungen überhaupt	101,6	109,3	107,7	111,0	117,9	113,5

Die Dienstunfähigkeitsziffer hat hiernach für die Zugbeamten gegen das Vorjahr abgenommen; immerhin ist die Zahl noch sehr hoch, und diejenige der Nichtzugbeamten hat sogar etwas zugenommen. Die niedrige Sterbensziffer der Nichtzugbeamten ist auffällig, denn während dieselbe im Vorjahr mit 98,2 Hundertstel annähernd der Berechnung entsprach, beträgt sie für 1887 nur 87,4 Hundertstel und dürfte deshalb die Vermuthung, dass die grosse Zahl der Dienstunfähigkeitsfälle nicht auf einen besonders ungünstigen Gesundheitszustand der Beamten zurückzuführen ist, nicht unbegründet sein.

Bei den Ruhegehaltsempfängern haben sich nach der Berechnung 1248, nach der Beobachtung hingegen 1107 Todesfälle ergeben, es sind mithin in Wirklichkeit nur 88,7 Hundertstel der nach der Berechnung zu erwartenden Zahl von Sterbefällen eingetreten.

Die entsprechende Zahl betrug im Jahre 1884 98,4 Hundertstel, im Jahre 1885 95,3 Hundertstel und im Jahre 1886 97,3 Hundertstel.

Die Dienstunfähigkeits-, Sterbens- und Pensionirungsziffern in den Jahren 1886 und 1887 sind zum Vergleiche für die einzelnen Beamtengruppen in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Lfde. Nr.	Beamtengruppe	Dienstunfähigkeitsziffer		Ausscheidungsziffer		Pensionirungsziffer		Allgemeine Sterbensziffer		Sterbensziffer der Pensionirten	
		1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887
1	Zugförderungsbeamte	0.01505	0.01457	0 02294	0 02251	0 01631	0 01501	0 0120	0,015	0,0547	0 0453
2	Zugbegleitungsbeamte	0,01622	0,01672	0,02815	0,02873	0,01713	0,01751	0,0155	0.0161	0,0496	0,0521
3	Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamte	0.02300	0 02285	0,03414	0 03313	0,02468	0.02394	0 0168	0 0173	0 0546	0,0604
4	Stationsbeamte	0.00971	0,01048	0 02083	0,01888	0.01207	0,01187	0,0146	0,0115	0,0738	0,0577
5	Beamte für den niederen Stationsdienst	0 01744	0 01755	0 03215	0 03174	0 01980	0 01875	0.0210	0 0194	0,0849	0,0674
6	Weichenwärter	0,01649	0,02102	0,02649	0 03061	0 01680	0,02155	0,0151	0,0133	0.0645	0,0445
7	Büreau- und sonst nicht benannte Beamte	0,00943	0,00797	0 02195	0,01955	0,01602	0,01215	0,0159	0,0148	0,0642	0,0559
8	Sämmtliche Zugbeamten (1 und 2 zusammen)	0,01569	0,01573	0,02577	0,02586	0,01676	0,01636	0,0139	0,0140	0,0519	0,0491
9	Sämmtliche Nichtzugbeamten (3 bis 7 zusammen)	0,01547	0.01602	0,02710	0,02646	0,01817	0,01774	0 0163	0,0151	0 0637	0 0574
10	Sämmtliche Beamten	0,01553	0,01595	0,02676	0,02631	0,01781	0,01738	0,0157	0,0148	0,0606	0,0553

Aus der vorstehenden Nachweisung ergibt sich, dass die Dienstunfähigkeitsziffern der Zugbeamten ungefähr die nämlichen geblieben sind wie im Vorjahre. Diejenigen für die Zugförderungsbeamten haben durchschnittlich etwas abgenommen, diejenigen der Zugbegleitungsbeamten die im Vorjahre erreichte bedeutende Zunahme noch etwas überschritten. Was die übrigen Beamtengruppen betrifft, so ist besonders eine beträchtliche Zunahme der einzelnen Ziffern für die Weichenwärter zu bemerken, während Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamte die im Vorjahre sehr erhöhten Ziffern beibehalten und die Beamten für den niederen Stationsdienst in beiden Jahren gleichmässige Verhältnisse aufweisen. Die höheren Stationsbeamten zeigen eine unerhebliche Zunahme der Ziffern, während diejenigen für die Büreau- und sonst nicht benannten Beamten etwas abgenommen haben.

Die Ausscheidungszifferen für die Zugbeamten zeigen dieselben geringen Abweichungen gegen das Vorjahr wie die Dienstunfähigkeitsziffern, so dass die Verhältnisszahlen für das Sterben im Dienst unverändert geblieben sind. Für die übrigen Beamten haben die Todesfälle im ganzen abgenommen. Die Ziffern für die Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamten haben etwas abgenommen, was auf eine geringe Abnahme der Sterbeziffern hinweist. Beträchtlicher ist die ähnliche Abnahme der Ziffern für die Stationsbeamten, welche eine Verminderung der Todesfälle bedeutet, da die entsprechenden Dienstunfähigkeitsziffern im Durchschnitt sogar zugenommen haben. Die Beamten für den niederen Stationsdienst, die Weichenwärter und die Büreau- und sonst nicht benannten Beamten gewähren hinsichtlich der Ausscheidungsziffern das nämliche Bild wie die Dienstunfähigkeitsziffern, so dass die verhältnissmässige Höhe der Sterbensziffern als gegen das Vorjahr unverändert zu betrachten ist.

Die Pensionirungsziffern weichen von den Dienstunfähigkeitsziffern etwas ab, diejenigen der Zugförderungsbeamten haben gegen das Vorjahr etwas abgenommen, während diejenigen der übrigen Zugbeamten im Durchschnitt unverändert geblieben sind. Die Ziffern für die Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamten nahmen unerheblich ab, während diejenigen für die Stationsbeamten unverändert blieben, obwohl die entsprechenden Dienstunfähigkeitsziffern zugenommen haben. Bei den Beamten für den niederen Stationsdienst haben die Pensionirungsziffern etwas abgenommen, während die Dienstunfähigkeitsziffern ziemlich unverändert geblieben sind. Die starke Zunahme der Pensionirungsziffern bei den Weichenwärtern ist durch Dienstunfähigkeit hervorgerufen, während die Ziffern bei den Büreau- und sonst nicht benannten Beamten sehr abgenommen haben.

Die allgemeinen Sterbensziffern haben grösstentheils gegen das Vorjahr abgenommen. Nur bei den Zugbegleitungsbeamten und den Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamten ist eine geringe durchschnittliche Zunahme zu verzeichnen gewesen. Die Abnahme ist am stärksten in den Ziffern der Stationsbeamten ausgesprochen.

Die Unfallziffern, welche sich auf die Dienstunfähigkeit beziehen, haben sich auf eine Wenigkeit gegen das Vorjahr erhöht, während diejenigen, welche den Tod zur Folge hatten, sich beträchtlich vermindert haben. Unter Berücksichtigung der im Laufe des Jahres in den Dienst getretenen und entlassenen Beamten kamen 186796 (im Vorjahre 186514) volle Beobachtungsjahre in Betracht, für welche 345 (371) schwere Unfälle gezählt wurden. 203 (198) dieser Fälle hatten die Versetzung in den Ruhestand und 142 (173) den Tod zur Folge. Die Verhältnisszahlen für die einzelnen Beamtengruppen sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Lfde. Nr.	Beamtengruppe	Von je 10000 Beamten der betreffenden Gruppe sind infolge eines Unfalles für dienstunfähig erklärt		infolge eines Unfalles getödtet	
		1886	1887	1886	1887
1	Zugförderungsbeamte	24,17	21,07	9,58	4,48
2	Zugbegleitungsbeamte	39,50	37,11	22,24	17,98
3	Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamte	3.23	4 00	12.40	8.00
4	Stationsbeamte	0,94	1,87	1,56	2,18
5	Beamte für den niederen Stationsdienst	8.43	10 32	11.02	12.90
6	Weichenwärter	4,93	9,45	9,41	11,25
7	Büreau- und sonst nicht benannte Beamte	0,70	—	0,35	0,35
8	Sämmtliche Zugbeamten (1 und 2 zusammen)	32,50	29,72	16,46	11,77
9	Sämmtliche Nichtzugbeamten (3 bis 7 zusammen)	3,03	4,26	6,78	6,14
10	Sämmtliche Beamten	10,62	10,87	9,28	7,60

Nach vorstehender Nachweisung sind die Zahlen für die Unfall-Todesfälle bei den Zugbeamten und bei den Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamten im Vergleich zum Vorjahre niedrig.

Von den zu Beginn des Jahres 1887 im Dienst gewesenen 181 764 Personen wurden 2 917 Personen wegen Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt. Hiervon kommen auf die Zugförderungsbeamten 321 oder 11,00 pCt., Zugbegleitungsbeamten 433 oder 14,85 pCt., Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamten 898 oder 30,79 pCt., Stationsbeamten 331 oder 11,35 pCt., Beamten für den niederen Stationsdienst 257 oder 8,81 pCt., Weichenwärter 459 oder 15,73 pCt. und auf die Büreau- und sonst nicht benannten Beamten 218 oder 7,47 pCt.

Ohne Ruhegehalt schieden aus wegen Dienstunfähigkeit 62 Personen, wogegen 333 Personen ohne Dienstunfähigkeit mit einem Ruhegehalte bedacht worden sind.

Das durchschnittliche Dienstalter der dienstunfähig gewordenen und der verstorbenen Beamten ist aus der nachstehenden Zusammenstellung zu entnehmen:

Lfde. Nr.	Beamtengruppe	Durchschnittliches Dienstalter in Jahren			
		der dienstunfähig gewordenen Beamten		der verstorbenen Beamten	
		1886	1887	1886	1887
1	Zugförderungsbeamte	20	20	14	13
2	Zugbegleitungsbeamte	21	20	13	15
3	Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamte	23	22	16	17
4	Stationsbeamte	25	24	14	15
5	Beamte für den niederen Stationsdienst	20	20	14	15
6	Weichenwärter	21	22	14	16
7	Büreau- und sonst nicht benannte Beamte	25	24	15	16
8	Sämmtliche Beamten	22	22	14	15

Wir müssen es uns versagen, auf eine Besprechung der berechneten Dienstunfähigkeits- und Sterbetafeln, sowie der Dienstunfähigkeits- und Todesursachen usw. an dieser Stelle näher einzugehen, behalten uns jedoch vor, auf die dem Werke als Anhang beigegebene Arbeiterstatistik später zurückzukommen.

Das neue Eisenbahn- und Kanalgesetz in England.

(Schluss aus Nr. 21.)

IV. Verschiedenes.

§ 47. Die Beschränkung der Gültigkeitsdauer des Eisenbahngesetzes von 1873 wird, abgesehen von den Bestimmungen über die Einsetzung der Kommission, aufgehoben und jenes Gesetz behält dauernde Kraft.

§ 48. Sofern bei einer Berufung in Frachtangelegenheiten und vor einem Gerichtshofe es darauf ankommt, die Einnahmen und Reinerträge einer Eisenbahngesellschaft oder Kanalgesellschaft oder Eisenbahn- und Kanalgesellschaft zu erfahren, ist die Gesellschaft verpflichtet, dies durch schriftliche Aufzeichnungen und Berichte nachzuweisen, welche von dem Betriebsdirektor oder einem anderen verantwortlichen Beamten durch eidesstattliche oder gesetzmässige Erklärung beglaubigt sind. Solche Aufzeichnungen und Berichte sind bezüglich der darin gemachten Angaben über Einnahmen und Reinerträge in erster Reihe beweisgültig; doch ist auf Erfordern der beglaubigende Beamte zu einem Kreuzverhöre heranzuziehen.

§ 49. Jede auf Grund einer kurzen Strafverfügung nach Maassgabe dieses Gesetzes erkannte Geldbusse kann in gleicher Weise, wie dies durch die Gesetze über summarisches Gerichtsverfahren vor einem Gericht mit summarischem Verfahren bestimmt ist, eingeklagt und beigetrieben werden.

§ 50. In allen Verhandlungen auf Grund dieses Gesetzes kann jede Partei persönlich vor den Kommissaren erscheinen oder sich durch einen Anwalt oder Sachwalter vertreten lassen.

§ 51. Jede Person, welche laut Bescheinigung des Präsidenten der Ausschüsse des Hauses der Lords oder des Sprechers des Hauses der Gemeinen während 2 Jahren vor Erlass dieses Gesetzes als Fürsprecher oder Gegner von Gesetzesvorlagen im Parlament aufgetreten ist, ist berechtigt, in allen Verhandlungen auf Grund dieses Gesetzes als Anwalt oder Bevollmächtigter vor den Kommissaren aufzutreten. Jede solche Person ist aber in ihrem Auftreten und allem, was darauf Bezug hat, der Gerichtsbarkeit und den Anordnungen der Kommissare unterworfen und darf nicht eher auftreten, als bis ihr Namen in eine fortzuführende Liste eingetragen ist, zu deren Aufstellung und Fortführung die Kommissare hierdurch ermächtigt werden.

§ 52. Die Amtsgewalt und Gerichtsbarkeit, welche den Kommissaren oder dem Handelsamt durch dies Gesetz übertragen ist, gilt neben, nicht an Stelle der den Kommissaren oder dem Handelsamt durch irgend ein Landesgesetz verliehenen Befugnisse und Gerichtsbarkeit.

§ 53. 1. Alle Urkunden, welche vom Handelsamt aufgestellte oder erlassene Vorschriften, Verordnungen und Bescheinigungen enthalten und mit dem Siegel des Handelsamts gesiegelt oder von einem Sekretär oder beigeordneten Sekretär des Handelsamts oder von einer anderen vom Präsidenten des Handelsamts hierzu ermächtigten Person unterzeichnet sind, sind beweisgültig als solche Verordnungen, Vorschriften oder Bescheinigungen ohne weiteren Nachweis anzusehen, es sei denn, dass das Gegentheil erwiesen wird.

2. Eine vom Präsidenten des Handelsamts vollzogene Bescheinigung, dass eine Verordnung, Bescheinigung oder Verhandlung vom Handelsamte ausgeht, besitzt bindende Beweiskraft bezüglich des bescheinigten Gegenstandes.

§ 54. 1. Soweit eine örtliche Behörde, welche auf Grund dieses Gesetzes befugt ist, eine Beschwerde bei den Kommissaren oder dem Handelsamte vorzubringen oder zu bestreiten, oder ein Abkommen wegen ganzer oder theilweiser Uebernahme der Kosten der Ausführung einer Anordnung der Kommissare oder des Handelsamts zu treffen, oder einen Antrag auf Aufhebung oder Erwerbung eines Kanals in Gemässheit dieses Gesetzes einzubringen, infolge einer solchen Beschwerde oder eines Widerspruchs, Abkommens oder Antrages Kosten treffen, können dieselben aus den zur Bestreitung der ordentlichen Ausgaben dieser Behörde dienenden Abgaben und Mitteln bestritten werden, und zwar seitens einer ländlichen Gesundheitsbehörde als allgemeine Kosten, sofern nicht die Lokalverwaltungsbehörde (Local Government Board) die Bestreitung als besondere Ausgaben verfügt.

2. Eine örtliche Behörde kann mittelst Vertrages für sich und ihre Nachfolger die Zahlung von hiernach zulässigen Kosten übernehmen.

3. Soweit eine solche örtliche Behörde nicht befugt ist, zur Bestreitung derartiger Ausgaben Gelder anzuleihen, kann dieselbe, falls es ein Hafenamt oder eine Schifffahrtsbehörde ist, mit Zustimmung des Handelsamts, falls es eine anderweite Behörde, ausgenommen ein Strassenaufseher, ist mit Zustimmung der Lokalverwaltungsbehörde (Local Government Board) Gelder gemäss den Bestimmungen des Lokalanleihegesetzes von 1875 aufnehmen, unter Sicherstellung derselben durch die für solche Ausgaben verwendbaren Abgaben und Mittel. Die Tilgungsfrist der Anleihe hat das betreffende Amt bei Ertheilung seiner Zustimmung zu bestätigen.

4. Auf Ersuchen eines Amts, dessen Zustimmung für die Gestattung einer Anleihe erfordert wird, haben das Handelsamt oder die Kommissare die gewünschten Einzelheiten bezüglich der Höhe der Ausgaben und der Zweckmässigkeit derselben, wie auch der Anleihesumme zu bescheinigen.

5. In Irland sollen derartige Anleihen seitens einer Behörde nach Maassgabe der Bestimmungen des Gemeinwohlgesetzes (Public Health [Ireland] Act) von 1878 aufgenommen werden. Es wurde angenommen, dass die desfallsigen Vorschriften jenes Gesetzes an dieser Stelle mit den richtigen Worten wiederholt worden wären.

§ 55. Im gegenwärtigen Gesetze haben, soweit nicht der Wortlaut anderes ergibt, die durch das Eisenbahngesetz von 1873 erläuterten Ausdrücke die nachbezeichneten Bedeutungen:

Der Ausdruck „Schifffahrtsbehörde (conservancy authority)“ bezeichnet alle Personen, welchen anders als für private Zwecke die Pflicht obliegt oder die Befugniss verliehen ist, für Erhaltung, Unterhaltung und Verbesserung der Schifffahrt auf irgend einem See- oder Binnengewässer oder Wasserwege zu sorgen;

der Ausdruck „Hafenamt (harbour board)“ bezeichnet alle Personen, welche anders als für private Zwecke verpflichtet oder befugt sind, für Herstellung, Verbesserung, Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung eines natürlichen oder künstlichen Hafens oder Docks zu sorgen;

der Ausdruck „Lordkanzler (Lord Chancellor)“ bezeichnet den Lordkanzler von Grossbritannien;

der Ausdruck „ungehörige Bevorzugung (undue preference)“ gilt für eine ungebührliche Bevorzugung ebenso wie für eine unberechtigte oder unbillige Zurücksetzung oder Benachtheiligung zu Gunsten oder Ungunsten irgend einer Person oder einzelnen Klasse von Personen oder einer einzelnen Verkehrsart;

der Ausdruck „Stations- und Expeditionsgebühren (terminal charges)“ umfasst Gebühren in Bezug auf Stationen, Anschlüsse, Werften, Schuppen, Lagerhäuser, Krahne und sonstige ähnliche Anlagen sowie damit zusammenhängende Dienstleistungen;

der Ausdruck „Gut (merchandise)“ gilt für Güter, Rindvieh und anderes lebende Vieh aller Art;

der Ausdruck „Kaufmann (trader)“ bezeichnet jede Person, welche vermittelst Eisenbahn oder Kanals Güter versendet, empfängt oder zu versenden wünscht;

der Ausdruck „Inland (home)“ in Bezug auf Güter umfasst das Vereinigte Königreich, die Kanalinseln und die Insel Man;

der Ausdruck „Berufung gegen Frachtsätze (rating appeal)“ bezieht sich auf eine Berufung gegen irgend eine Kostenrechnung, oder gegen einen Frachtsatz oder eine sonstige örtliche Gebühr;

als „Gesetze über summarische Gerichtsbarkeit (Summary Jurisdiction Acts)“ kommen für Schottland in Betracht das Gesetz über summarisches Verfahren (Summary Procedure Act) von 1864, das Gesetz über summarische Gerichtsbarkeit (Summary Jurisdiction [Process] Act) von 1881 und alle diese ergänzenden Gesetze; und für Irland die Gesetze, durch welche die Rechte und Obliegenheiten der Friedensrichter oder der Polizei innerhalb des Polizeibezirks der Hauptstadt Dublin geregelt werden, und im übrigen das Gesetz über die kleinen Gerichte (Petty Sessions [Ireland] Act) von 1851 und die dieses ergänzenden Gesetze;

der Ausdruck „höheres Gericht (superior court)“ bezeichnet je für England und Irland den Hohen Gerichtshof (High Court of Justice), für Schottland das Sessionsgericht (Court of Session);

der Ausdruck „höheres Berufungsgericht (superior court of appeal)“ bezeichnet je für England und Irland Ihrer Majestät Berufungsgericht (Her Majesty's Court of Appeal), und für Schottland das Sessionsgericht (Court of Session) in jeder Abtheilung des Innern Hauses;

der Ausdruck „Gerichtsordnung (rules of court)“ bezeichnet für Schottland Vorschriften über das Verfahren (acts of sedernut).

In der Anwendung dieses Gesetzes auf Irland umfasst der Ausdruck „Magistrat eines Fleckens (council of a borough)“ die Stadt — oder Gemeindekommissare, und jede Bezugnahme auf die in Vierteljahrssitzung versammelten Richter gilt als Bezugnahme auf die Geschwornengerichte (grand jury), sowie jede Bezugnahme auf die Lokalverwaltungsbehörde oder auf eine städtische oder ländliche Gesundheitsbehörde gilt als Bezugnahme auf die Lokalverwaltungsbehörde (Local Government Board) für Irland und auf ein städtisches oder ländliches Gesundheitsamt in Irland.

§ 56. Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1889 in Kraft, welcher Tag in diesem Gesetze gemeint ist, soweit von einem Beginn des Gesetzes gesprochen wird. Doch können schon nach Erlass dieses Gesetzes Ernennungen erfolgen, auch Anordnungen und sonstige Maassnahmen getroffen werden, welche zur rechtzeitigen Inkraftsetzung dieses Gesetzes erforderlich sind.

§ 57. Nach Maassgabe der auf Grund dieses Gesetzes zu erlassenden allgemeinen Vorschriften gehen alle Geschäftsangelegenheiten, welche bei Inkrafttreten dieses Gesetzes auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1873 und der dieses ergänzenden oder sonstigen Gesetze den Eisenbahnkommissaren vorlagen, an die Eisenbahn- und Kanalkommissare auf Grund dieses Gesetzes über und sind in jeder Hinsicht so fortzuführen und zum Abschluss zu bringen, als wenn dieselben von vornherein bei dieser Kommission vorgebracht wären.

§ 58. Jede Klage oder Angelegenheit, welche den Eisenbahnkommissaren unterbreitet worden wäre, wenn dies Gesetz derzeit Geltung gehabt hätte, und welche bei Inkrafttreten dieses Gesetzes einem höheren Gerichte vorliegt, kann auf den Antrag jeder Partei von jedem Richter dieses höheren Gerichts an die Eisenbahn- und Kanalkommissare auf Grund dieses Gesetzes überwiesen werden und ist von diesen fortzuführen und zu behandeln, als wenn dieselbe von vornherein bei dieser Kommission vorgebracht wäre. Doch sollen durch solche Ueberweisung oder eine hier enthaltene Bestimmung die Rechte oder Verpflichtungen einer Partei nicht geändert oder beeinflusst werden.

§ 59. 1. Es werden hierdurch aufgehoben die Bestimmungen der

§§ 4 und 5 des Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetzes (Railway and Canal Traffic Act) von 1854 — 17 und 18 Vict. c. 31 —,

§ 16 Abs. 2 (theilweise) des Eisenbahngesetzes (Regulation of Railways Act) von 1868 — 31 und 32 Vict. c. 119 —,

§§ 3 (theilweise), 4, 11 bis 13, 21 bis 25, 26 (theilweise), 28, 29, 34 und 37 des Eisenbahngesetzes (Regulation of Railways Act) von 1873 — 36 und 37 Vict. c. 48 — und

§ 8 (theilweise) des Gesetzes über Entscheidungen usw. des Handelsamts (Board of Trade Arbitrations etc. Act) von 1874 — 37 und 38 Vict. c. 40. —

2. Durch diese Aufhebung wird nicht berührt:

a) jede Handlung oder Thatsache, welche vor Inkrafttreten dieses Gesetzes auf Grund einer nunmehr aufgehobenen Bestimmung geschehen oder geduldet ist, sowie der Fortfall eines Amts, welches anderweit auf Grund einer nunmehr aufgehobenen Bestimmung fortgefallen sein würde;
b) jedes auf Grund einer aufgehobenen Bestimmung erworbene Recht oder Privilegium, oder jede auferlegte Verpflichtung oder eingetretene Haftbarkeit oder Untauglichkeit;
c) jede Geldbusse, jede Beschlagnahme oder jede andere Strafe, welche in Bezug auf eine begangene oder noch zu begehende Zuwiderhandlung gegen eine aufgehobene Bestimmung verfügt oder noch zu verfügen ist, sowie
d) die auf Grund einer aufgehobenen Bestimmung oder anderweit erfolgende Einleitung oder Fortführung eines Verfahrens behufs Sicherung oder Verfolgung einer Schuld oder Untauglichkeit oder behufs Verfolgung oder Einziehung einer Geldbusse, eines gepfändeten Gegenstandes oder einer sonstigen Strafe.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.***)

I. Victoria.

Die an der Südostküste des Australischen Kontinents gelegene Kolonie Victoria mit der Hauptstadt Melbourne umfasst eine Grundfläche von 227 531 qkm (4 133 Deutsche Quadratmeilen). Sie enthält viel fruchtbares Land, nach ihrer Grösse mehr als die übrigen Kolonien, und ist durch ihren Goldreichthum (die bis Ende 1888 gefundenen 55 672 106 Unzen Gold waren 222 688 424 £ werth) am bekanntesten geworden. Die Bevölkerung belief sich am 30. Juni 1888, ohne die 5 042 Eingeborenen, aber mit Einschluss von 12 564 Chinesen, auf 1 060 419 Köpfe, d. i. 4,70 auf 1 qkm. Die Finanzen befinden sich in bester Ordnung. Das Finanzjahr 1887/88 mit einer Einnahme von 7 607 753 £ schloss mit einem Saldo von 150 000 £. Der gesammte Handelsverkehr in Import und Export repräsentirte im letzten Jahre einen Werth von 30 373 296 £. Die Staatsschuld betrug 34 746 735 £ oder 32 £ 15 sh. pro Kopf. Am 22. Januar 1889 wurde auf dem Londoner Geldmarkte eine neue 3½ pCt. Anleihe in der Höhe von 4 600 000 £ kreirt. Davon sollen 4 100 000 £ auf den Bau von Eisenbahnen und 50 000 £ auf den Bau von Trambahnen verwendet werden.

Am 1. Juli 1888 hatte die Kolonie 2 017¾ Miles (3 248 km) Eisenbahnen im Betrieb, gegen 1 880 Miles (3 025 km) am gleichen Datum des Vorjahres. Von den 1 189 Miles (1 914 km) Eisenbahnen, zu deren Bau das Parlament am 12. Dezember 1884 die nöthigen Geldmittel durch eine Anleihe in der Höhe von 8 000 000 £ bewilligt hatte, waren 321 Miles (517 km) vollendet, 549 Miles (884 km) im Bau, und bei den übrigen waren die Vorarbeiten soweit vorgeschritten, dass sie ebenfalls noch im Laufe des Jahres in Submission gegeben werden sollten. Es wurden bis dahin überhaupt 28 212 064 £ auf Eisenbahnbauten verausgabt, davon 26 425 706 £ durch Anleihen aufgebracht und der Rest aus der Staatsrevenue entnommen. Von dieser Gesammtsumme fielen 26 465 817 £ auf die Bahnen im Betrieb und der Rest auf die noch im Bau befindlichen. Die Jahreseinnahmen in 1887/88 betrugen 2 756 049 £ oder 302 971 £ mehr als im Vorjahre. Es wurden 55 911 594 (+ 6 691 537) Personen, 166 884 (+ 4 832) t lebenden Viehs und 9 082 312 (+ 1 090 934) t Güter mit den Bahnen befördert. Zurückgelegt wurden im ganzen 9 082 312 (+ 1 090 934) Miles oder 14 616 356 km und pro Mile (1,60 km) 6 sh. 0,83 d. (— 0,84 d.) vereinnahmt und 3 sh. 10,32 d. (+ 3,46 d.) verausgabt. Die Betriebskosten stellten sich auf 1 753 019 (+ 325 904) £ oder 63,61 (+ 5,43) pCt. der Einnahme. Dieser hohe Prozentsatz resultirt aus einer Entschädigung von 128 988 £, die in Posten von 10 £ bis 13 000 £ an 260 Personen bezw. an deren Hinterbliebene, die bei dem Zusammenstosse zweier Personenzüge auf der Station Windsor unweit Melbourne verunglückten, gezahlt werden mussten. Der erzielte Reingewinn von 1 003 030 (— 22 932) £ verzinste das auf die eröffneten Bahnen verwendete Kapital mit 3,79 (— 0,36) pCt. Da zur vollen Verzinsung desselben aber 1 056 000 £ erforderlich waren, so hatte der Staat einen Zuschuss von 52 970 £ zu leisten. Hätte sich das obige Eisenbahnunglück bei Windsor nicht ereignet, so würden sich die Bahnen mit 4,27 pCt. verzinst haben. Das Betriebsmaterial bestand in 364 (+ 18) Lokomotiven, 819 (+ 11) Personen- und 6 242 (+ 945 gegen das Vorjahr) Güterwagen.

Die Eisenbahnen der Kolonie zerfallen in die folgenden von Melbourne auslaufenden Bahngebiete:

1. Das nördliche mit 618¼ Miles (995 km), gegen 576½ Miles (928 km) im Vorjahre. Der Reingewinn von 293 025 £ verzinste das Baukapital von 9 094 049 £ mit 3,22 pCt.

2. Das westliche mit 707½ Miles (1 139 km), gegen 381 (613 km) im Vorjahre. Der Reingewinn von 321 378 £ verzinste die Anlage von 8 353 379 £ mit 3,85 pCt.

---

*) Wir verweisen auf unsere früheren Aufsätze über denselben Gegenstand in den Jahrgängen 1873 bis 1888.

3. Das nordöstliche mit 384¼ Miles (618 km), gegen 381 Miles (613 km) im Vorjahre. Das Anlagekapital von 4 319 031 £ wurde durch die Reineinnahme von 285 738 £ mit 6,61 pCt. verzinst.

4. Das östliche mit 294½ Miles (474 km), gegen 220¼ Miles (355 km) im Vorjahre. Der Reingewinn von 76 384 £ verzinste das Baukapital von 2 706 789 £ mit 2,82 pCt.

5. Die Hobson's Bay-Bahnen von Melbourne nach Port Melbourne (Sandridge) und anderen Vorstädten, 16½ Miles (26 km). Der Reingewinn (unter Abzug der vorerwähnten Entschädigungssumme von 128 988 £) von 26 505 £ verzinste das Baukapital von 1 923 214 £ mit nur 1,33 pCt., gegen 7,37 pCt. im Vorjahre.

Folgende Bahnstrecken wurden neu eröffnet:

1. Am 25. August 1887 die 20¼ Miles (32½ km) lange Bahn von Horsham südwestlich nach Noradjuha. Gesammtkosten 76 162 £. Horsham, am Wimmera R. in 36° 43' südl. Br. und 142° 1' östlich von Gr. und mit 2 439 Seelen in einem Ackerbaudistrikte, ist Station an der Nordwestbahn. Noradjuha in 36° 54' südl. Br. und 141° 53' östlich von Gr. ist ein kleiner Ort in einem der fruchtbarsten Distrikte der Kolonie.

2. Am 24. September die 4¾ Miles (7⅓ km) lange Strecke von Bacchus Marsh, Station an der Nordwestbahn in 32° 40' südl. Br. und 144° 27' östlich von Gr., nach dem kleinen Orte Newport. Gesammtkosten 25 674 £.

3. Am 8. November die 6 Miles (9½ km) lange Strecke von Maffra, einer Station an der Ostbahn in 37° 59' südl. Br. und 146° 59' östlich von Gr., nach Stratford, einem Orte mit 450 Seelen in einem Weidedistrikte.

4. Am 8. Mai 1888 die 10½ Miles (17 km) lange Bahn von Moe südwestlich nach Narracan. Baukosten 96 774 £. Moe, Station an der Ostbahn in 38° 10' südl. Br. und 146° 11' östlich von Gr. und mit 200 Seelen, liegt in einem fruchtbaren Ackerbaudistrikte, Narracan, in 38° 20' südl. Br. und 146° 14' östlich von Gr. und mit 190 Seelen, in einer hügeligen und stark bewaldeten Gegend.

5. Am 8. Mai die 32¾ Miles (52 km) lange Strecke von der Station Stratford an der Ostbahn östlich nach Bairnsdale am Mitchell R. in 37° 49' südl. Br. und 147° 35' östlich von Gr. Der Ort zählt 900 Seelen, betreibt neben Ackerbau und Viehzucht viel Hopfenbau und besitzt in seiner Nähe Blei- und Silberminen.

6. Am 8. Mai die 9¼ Miles (15 km) lange Strecke von Sale nordwärts nach Stratford. Sale ist ein hübsch gelegenes Städtchen am Flooding Creek in 38° 6' südl. Br. und 147° 4' östlich von Gr. mit 4 200 Einwohnern. Der Distrikt betreibt Ackerbau, Viehzucht und Bergbau.

7. Am 8. Mai eine Reihe kurzer Vorortbahnen, welche Melbourne mit den nördlichen Vororten verbinden: die Royal Park-Clifton Hill, 2¾ Miles (4⅓ km), die Fitzroy-Abzweigung 1 Mile (1,60 km), die Alphington-Heidelberg, 2¼ Miles (3,62 km) und die Richmond-Alphington, 3½ Miles (5½ km).

8. Am 15. Mai auf der von Lilydale nordöstlich nach Healesville im Bau begriffenen Bahn, 15½ Miles (24½ km), welche die Messrs. Mc Neil and Bath zu 127 252 £ in Kontrakt hatten, die ersten 7 Miles (11 km) von Lilydale nach Yarra-glen. Die Eröffnung der zweiten Sektion konnte theils infolge von finanziellen Schwierigkeiten der Bauunternehmer, theils wegen der schwierigen Anlegung eines Tunnels noch immer nicht geschehen, soll aber Anfang Januar dieses Jahres stattfinden. Lilydale, in 37° 40' südl. Br. und 145° 21' östlich von Gr. und mit 3 450 Seelen, war bisher die Endstation einer von Melbourne auslaufenden, 24 Miles (36½ km) langen Bahn. Der Ort betreibt meist Obst- und Weinbau, und in der Umgebung befinden sich viel Milchwirthschaften.

9. Anfang Oktober auf der von Dandenong, Station an der Ostbahn in 38° südl. Br. und 145° 14' östlich von Gr., sich nach Port Albert in 38° 41' südl. Br. und 146° 45' östlich von Gr. abzweigenden und im Bau befindlichen Südbahn die ersten 17 Miles (27 km) südsüdöstlich bis Tooradin, einem kleinen Orte in 38° 13' südl. Br. und 145° 19' östlich von Gr. mit den Zwischenstationen Lyndhurst, Cranbourne und Clyde.

10. Am 1. Oktober auf der 71¼ Miles (114½ km) langen, im Bau begriffenen Bahn von Sandhurst südöstlich nach der Station Wandong, welche die Nordbahn mit der Nordostbahn verbinden soll, die erste 28 Miles (44½ km) lange Theilstrecke von Sandhurst nach Heathcote, welche Mr. A. O'Keefe zu 84 410 £ in Kontrakt hatte. Sandhurst (Old Bendigo), in 36° 46' südl. Br. und 144° 17' östlich von Gr. und mit 28 850 Seelen, ist bekanntlich eine der wichtigsten Goldminenstädte der Kolonie Victoria. Heathcote, in 36° 55' südl. Br. und 144° 45' östlich von Gr. und mit 1 150 Einwohnern, liegt im Mittelpunkt des in früheren Jahren sehr ergiebigen Mc Ivor-Goldfeldes. Jetzt werden dort meist Getreidebau und Viehzucht (Molkereien) betrieben. Das von der Bahn durchschnittene Land ist wellig und zeigt viele landschaftliche Schönheiten. Bauschwierigkeiten lagen gerade nicht vor. Ueber den Campaspe R. musste eine 2 060 Fuss lange Brücke geführt werden.

11. Am 1. Oktober die 14,83 Miles (24 km) lange Bahn von Shepparton, einer Station an der in Mangalore in 36° 45' südl. Br. und 145° 9' östlich von Gr. sich von der Nordostbahn abzweigenden Goulburn Valley Line, östlich nach Dookie, welche die Messrs. Dainton and Lowry zu 26 941 £ in Kontrakt hatten. Shepparton, in 36° 22' 30" südl. Br. und 145° 24' östlich von Gr. und mit 1 000 Seelen, und Dookie oder Cashel, in 36° 22' südl. Br. und 145° 40' östlich von Gr. und mit erst 150 Seelen, liegen beide in einem fruchtbaren Ackerbaudistrikte.

12. Am 1. Oktober die 10 Miles (16 km) lange Bahn von Wandong, einer Station an der Nordostbahn in 37° 20' südl. Br. und 145° östlich von Gr., nordwärts nach Kilmore, einem, 2 Miles (3,21 km) westlich von der Nordostbahn, in 37° 18' südl. Br. und 144° 57' östlich von Gr. in einem sehr fruchtbaren Ackerbaudistrikte (Weizen) gelegenen Städtchen mit 1 100 Einwohnern.

13. Am 1. Oktober auf der 18¾ Miles (31 km) langen, von Frankston südwärts nach Crib Point an der Meeresküste im Bau begriffenen Bahn die ersten 5 Miles (8 km) von Frankston bis Mornington Junction. Frankston, an der Port Phillip-Bai in 38° 11' südl. Br. und 145° 7' östlich von Gr. und mit 200 Einwohnern, wird von Rekonvaleszenten viel besucht. Auf der Station Mornington Junction soll sich eine 8 Miles (13 km) lange Bahn westlich nach Mornington, einem ebenfalls stark besuchten Seeorte an der Südostküste von Port Phillip, abzweigen.

14. Am 1. Oktober die 15 Miles (24 km) lange Bahn von Ballarat Racecourse, 4 km nördlich von der City of Ballarat, nordwestlich nach Springs oder Springhurst, einem kleinen Orte mit 125 Einwohnern in 37° 37' südl. Br. und 144° 2' östlich von Gr. Der Bau war den Messrs. Welch and Yeomans zu 22 223 £ übertragen.

15. Am 2. Oktober die 14 Miles (22½ km) lange Bahn von Numurkah westlich nach Nathalia, welche die Messrs. Buscombe and Grant zu 25 847 £ in Kontrakt hatten. Numurkah, am Broken Creek in 36° 5' südl Br. und 145° 26' östlich von Gr. und mit 1 050 Einwohnern, ist Station an der verlängerten Goulburn Valley Line in einem der vorzüglichsten Ackerbau- und Weidedistrikte der Kolonie. Nathalia, mit 370 Seelen in 36° 3' südl. Br. und 145° 13' östlich von Gr., betreibt ebenfalls Ackerbau und Viehzucht.

16. Am 22. Oktober die 21¼ Miles (34 km) lange Bahn von dem vorerwähnten Numurkah nordnordöstlich nach Cobram in 35° 59' südl. Br. und 145° 30' östlich von Gr. in der Nähe des Murray R. und mit erst 150 Bewohnern, welche sich mit Ackerbau beschäftigen. Der Bau war den Messrs. Shaw, Monie and Mixner zu 38 487 £ übertragen.

17. Am 20. November die 24¼ Miles (39 km) lange Bahn von Dunolly nordnordöstlich nach Inglewood. Dunolly, in 36° 52' südl. Br. und 143° 44' östlich von Gr. und Station an der von Ballarat nordwärts nach Donald laufenden Bahn, zählt 1 350 Einwohner, welche meistentheils Obst- und Weinbau, wozu der Boden sich vorzüglich eignet, betreiben. Inglewood, in 36° 35' südl. Br. und 143° 53' östlich von Gr. und mit 1 460 Seelen, ist Station an der Bahn von Sandhurst nach Wycheproof in 36° südl. Br. und 143° östlich von Gr. In der Nähe liegen goldhaltige Quarzriffe.

Die Staatseisenbahnen von Victoria hatten durch Eröffnung der aufgeführten Strecken Ende 1888 eine Gesammtlänge von 2 167 Miles (3 487 km) erreicht, gegen 1 949 (3 137 km) im Vorjahre. Auch darin zeigt sich der rasche Fortschritt, welchen diese Kolonie in der kurzen Zeit ihres Bestehens erreicht hat. Die erste 4 km lange Bahn von Melbourne nach Port Melbourne (Sandridge) wurde am 4. September 1854 eröffnet. In 1864 waren 272 Miles (438 km), in 1874 457½ Miles (736 km) und in 1884 1 663 Miles (2 676 km) im Betrieb.

Seit unserem letzten Berichte wurde der Bau von folgenden Bahnen in Submission gegeben:

1. Am 8. Februar 1888 die 16¼ Miles (26 km) lange Bahn von Kyneton nordöstlich nach Redesdale an die Messrs. Parker Brothers and Ryan zu 55 631 £. Der Bau muss bis zum 31. März 1889 vollendet sein. Es sind 15 Brücken und 63 kleinere Durchlässe für Wasser erforderlich. Kyneton, in 37° 12' südl. Br. und 144° 271' östlich von Gr. und Station an der von Melbourne nach Sandhurst laufenden Nordwestbahn, ist eine Stadt mit 3 500 Seelen in einem blühenden Ackerbau- und Weidedistrikte. Redesdale mit 250 Einwohnern liegt in 37° 3' südl. Br. und 144° 33' östlich von Gr.

2. Am 16. März die 7¾ Miles (12 km) lange Strecke von Ringwood südlich nach Ferntree Gully an die Messrs. John Forbes and Son zu 32 218 £. Die Bahn soll schon Ende 1888 für den Betrieb fertig sein. Ringwood, in 37° 48' südl. Br. und 145° 20' östlich von Gr., ist Station an der von Melbourne östlich nach Healesville laufenden Bahn, Ferntree Gully, in 38° 3' südl. Br. und 145° 15' östlich von Gr., ein kleiner, Ackerbau treibender Ort.

3. Am 19. März die 5,12 Miles (8 km) lange Vorortsbahn (Melbourne) von Burnley südöstlich nach Glen Iris an Mr. Munro and Co. zu 58 169 £. Burnley in 37° 50' südl. Br. und 145° 2' östlich von Gr. ist eine östliche Vorstadt von Melbourne und Station an der von Melbourne nach Healesville laufenden Bahn. Glen Iris ist ein kleiner Ort am Yarra-Yarra R.

4. Am 5. April die 12 Miles (19 km) lange Bahn von Terang nordwestlich nach Mortlake an die Messrs. Bloomfield Brothers zu 31 316 £. Terang, am Südwassersee gleichen Namens in 38° 14' südl. Br. und 142° 54' östlich von Gr. und mit 600 Seelen, gehört einem Weidedistrikte an. Mortlake, am Fusse des Mount Shadwell in 38° 6' südl. Br. und 142° 47' östlich von Gr. und mit 650 Einwohnern, betreibt neben Viehzucht auch Ackerbau.

5. Am 6. April die sogen. Outer Circle Bahn, 12 Miles (19 km), welche die nördlichen Vorstädte von Melbourne mit der Meeresküste verbinden soll, an die Messrs. Graham and Wadick zu 125 017 £.

6. Am 9. April die 6,84 Miles (11 km) lange Strecke von Ballarat East südwärts nach Buninyong an die Messrs. Lewis and Roberts zu 34 825 £. Ballarat East, in 37° 33' südl. Br. und 143° 52' östlich von Gr. und mit 15 525 Seelen, ist eine berühmte Goldminenstadt in Victoria; Buninyong, in 37° 39' südl. Br. und 143° 53' östlich von Gr. und mit 1 500 Seelen, ist ebentalls von Goldminen umgeben.

7. Am 23. April die 20 Miles (32 km) lange Bahn von Birregurra südsüdwestlich nach Cape Otway Forrest an die Messrs. Mc Alister, Stansmore and Co. zu 85 174 £. Birregurra, am Barwon R. in 38° 18' südl. Br. und 143° 50' östlich von Gr. und mit 490 Einwohnern, ist Station an der Bahn von Geelong nach Colac. Viehzucht und Molkereien bilden den Hauptbetrieb.

8. Am 16. Mai die 35 Miles (56 km) lange Bahn von Kerang nordnordwestlich nach Swan Hill an die Messrs David Munro and Co. zu 99 769 £. Kerang in 35° 40' südl. Br. und 143° 55' östlich von Gr. ist die Endstation einer von der Goldminenstadt Sandhurst nordwärts laufenden Bahn. Swan Hill oder Castle Donnington, ein Hafenort am Murray R. in 35° 20' südl. Br. und 143° 35' östlich von Gr. und mit 300 Seelen, wird von einem grossen Weidedistrikte umgeben.

9. Am 17. Mai die 7,67 Miles (12 km) lange Morningtonbahn, welche sich auf der Mornington Junction Station von der Frankston-Crib Pointbahn (siehe oben) nach Westen abzweigt, an die Messrs. A. Turnbull and Co. zu 25 764 £. Mornington oder Schnapper Point, in 38° 14' südl. Br und 145° 4' östlich von Gr. und mit 360 Seelen, ist ein von Melbourne aus viel besuchter Vergnügungsort.

10. Am 5. Juni die 10.82 Miles (17½ km) lange Mount Moriac-Forestbahn an die Messrs. W. C. Howitt and Co. zu 20 827 £. Mount Moriac in 38° 14' südl. Br. und 144° 12' östlich von Gr. ist eine Station an der von der Hafenstadt Geelong auslaufenden Westbahn. Die Bahn wird in südwestlicher Richtung in eine waldreiche Gegend führen und diese nutzbar machen, und soll an einer unter dem Namen „the Saddle“ bekannten Stelle endigen. Bauschwierigkeiten liegen nicht vor, 16 Brücken und 20 Wasserdurchlässe müssen angelegt werden.

11. Im Juli die 11 Miles (18 km) lange Strecke von Maffra nordnordöstlich nach Briagolong an die Messrs. Reilly Brothers and Co. zu 32 465 £. Maffra (siehe oben) ist eine Station an der Ostbahn in 37° 59' südl. Br. und 146° 59' östlich von Gr. Briagolong, in 37° 54' südl. Br. und 147° 3' östlich von Gr. und mit erst 100 Seelen, liegt in einem Distrikte, welcher hauptsächlich Hopfen- und Maisbau betreibt.

12. Ende Juli eine 32 Miles (51½ km) lange Bahn von der Station Kilmore an der Nordbahn in 39° 19' südl. Br. und 144° 58' nordwestlich nach Heathcote an die Messrs. Mc Dermott and Sons zu 115 024 £. Heathcote (siehe oben) ist ein Städtchen mit 1 150 Seelen in 36° 55' südl. Br. und 145° 38' östlich von Gr.

13. Am 6. August die 10¼ Miles (16½ km) lange Strecke von Warragul, einer Station an der Ostbahn in 38° 10' südl. Br. und 145° 56' östlich von Gr. mit 450 Seelen und lebhaftem Verkehr, nordnordöstlich nach dem kleinen Orte Neerim in 37° 57' südl. Br. und 146° 3' östlich von Gr., mit Einschluss einer Verlängerung von 3⅓ Miles (5 km) über Neerim hinaus, an Mr. J. A. Hearne zu 86 615 £. Der Bau muss Ende 1889 fertig sein.

14. Am 3. September die 18½ Miles (29 km) lange Bahn von Myrtleford südöstlich nach Bright an die Messrs. O' Corroll Brothers zu 67 443 £, zu vollenden bis Oktober 1889. Es sind 44 Brücken über die vielen Zuflüsse des Ovens R. und 69 Wasserdurchlässe erforderlich. Myrtleford, in 36° 34' südl. Br. und 146° 48' östlich von Gr. und mit 325 Seelen, liegt in einem Minen- und Ackerbaudistrikte und ist Endstation einer auf der Station Wangaratta sich von der Nordostbahn nach Südost abzweigenden Bahn. Bright, am Ovens R. in 36° 44' südl. Br. und 147° 5' östlich von Gr. und mit 430 Seelen, betreibt viel Hopfenbau.

15. Am 8. Oktober die 47¾ Miles (77 km) lange Bahn von Koroit nordwärts über Penhurst nach Dunkeld an die Messrs. S. Mc Neil and Co. zu 109 202 £, zu vollenden bis Oktober 1889. Die Bahn berührt meist nur ebenes Terrain, 26 Brücken und 123 Wasserdurchlässe sind erforderlich. Koroit, am Tower Hill Lake an der südlichen Meeresküste in 38° 17' südl. Br. und 142° 24' östlich von Gr. und mit 1 650 Seelen, liegt in einem fruchtbaren Ackerbaudistrikte. Dunkeld, in 37° 39' südl. Br. und 142° 20' östlich von Gr. und mit 300 Seelen, ist Station an der von der Goldminenstadt Ararat südwestlich nach der Portlandbai laufenden Bahn.

16. Am 18. Oktober die 18 Miles (29 km) lange Bahn von Hamilton südöstlich nach Penhurst an Mr. R. Thornton zu 50 846 £, zu vollenden bis Ende Juli 1889. Die Bahn läuft über welliges Land, 13 Brücken, unter welchen die über den Mc Intyre Creek die bedeutendste ist, und 83 Wasserdurchlässe müssen angelegt werden. Hamilton, in 37° 45' südl. Br. und 142° östlich von Gr. und mit 3 100 Seelen, ist der Hauptort des grossen westlichen Ackerbau- und Weidedistriktes und Station an der Ararat-Portlandbaibahn. Penhurst, in 37° 51' südl. Br. und 142° 16' östlich von Gr. und mit 600 Seelen, ist von Viehweiden umgeben.

17. Ende Oktober die 11½ Miles (18½ km) lange Bahn von Huon Lane in 36° 10' südl. Br. und 147° 11' östlich von Gr., der bisherigen Endstation der von Wodonga am Murray R. nach Ostsüdost verlaufenden Bahn, östlich nach Tallangatta am Mitta Mitta R. in 36° 12' südl. Br. und 147° 15' östlich von Gr., einem in einem Ackerbau- und Minendistrikte hübsch gelegenen Orte mit 240 Seelen.

18. Am 12. November die 37½ Miles (60 km) lange Bahn von Cathkin östlich nach Mansfield an Mr. Thornton zu 123 325 £. Es sind 69 Brücken und 142 Wasserdurchlässe erforderlich. Cathkin ist die derzeitige Endstation einer auf der Station Tallarook in 37° 3' südl. Br. und 145° 12' östlich von Gr. sich von der Nordostbahn abzweigenden Bahn, welche mit dieser letzten Strecke eine Länge von 55¼ Miles (89 km) erhält. Mansfield, in 37° 5' südl. Br. und 146° 10' östlich von Gr., ist ein Städtchen mit 500 Einwohnern in einem Ackerbaudistrikte.

19. Am 17. Dezember die 38¾ Miles (62½ km) lange Bahn von Avoca südwestlich nach Ararat an Mr. A. Baxter zu 130 275 £. Avoca, in 37° 6' südl. Br. und 143° 29' östlich von Gr. und mit 1 200 Einwohnern, ist die Endstation einer von der Stadt Maryborough in 37° 3' südl. Br. und 143° 44' östlich von Gr. nach Westen laufenden Bahn und hat ein Goldfeld in seiner Nähe. Ararat, in 37° 17' südl. Br. und 142° 57' östlich von Gr., ist eine Goldminenstadt mit 2 750 Seelen, betreibt aber auch viel Ackerbau.

20. Am 14. Januar 1889 die 8¼ Miles (13 km) lange Strecke von Scarsdale südwärts nach Lintons an die Mssrs. Daley and Co. zu 52 255 £. Scarsdale ist ein kleiner Ort in 37° 41' südl. Br. und 143° 40' östlich von Gr. und Endstation einer 17 Miles (27 km) langen, von Ballarat nach Südwest laufenden Bahn. Lintons, in 37° 43' südl. Br. und 143° 39' östlich von Gr., zählt 1 000 Einwohner, welche Ackerbau betreiben.

21. Am 21. Januar die 22½ Miles (36 km) lange Bahn von Camperdown südwärts nach Curdie's River an die Messrs. Buscombe and Chappel zu 92 134 £. Camperdown, in 38° 15' südl. Br. und 143° 9' östlich von Gr. am Mount Laura und Station an der von Melbourne auslaufenden Westbahn, ist eine Stadt mit 1 400 Einwohnern und lebhaftem Verkehr in einem fruchtbaren Ackerbaudistrikte.

22. Am 18 Februar die 13¾ Miles (22 km) lange Bahn von Lancefield östlich nach Kilmore, veranschlagt auf 59 315 £. Lancefield, in 37° 16' südl. Br. und 144° 46' östlich von Gr. und mit 425 Seelen, liegt im Centrum eines sehr fruchtbaren Ackerbaudistriktes und ist Endstation einer von der Nordbahn sich nach Norden abzweigenden Bahn. Kilmore (siehe oben) ist ein Städtchen mit 1 100 Einwohnern in 37° 18' südl. Br. und 144° 57' östlich von Gr.

23. Am 4. März die 13 Miles (21 km) lange Bahn von Beeckworth nördlich nach Yackandandah, veranschlagt auf 57 158 £. Beechworth, in 36° 22' südl. Br. und 146° 41' östlich von Gr und Endstation einer von der Nordostbahn auf der Station Beechworth Junction sich nach Osten abzweigenden Bahn, zählt 3 000 Einwohner, welche Bergbau und Ackerwirthschaft betreiben. Yackandandah, in 36° 18' südl. Br. und 146° 52' östlich von Gr. und mit 500 Seelen, dient gleichen Zwecken.

24. Am 11. März auf der 120 Miles (193 km) langen Südbahn, welche sich auf der Station Dandenong in 38° südl. Br. und 145° 15' östlich von Gr. nach Süden zu von der Ostbahn abzweigt, die zweite und letzte Sektion von 50¼ Miles (81 km) von Whitelaw's Track, auf der Höhe des Strezleckigebirges in 38° 24' südl. Br. und 146° östlich von Gr., nach Toora am Port

Albert an der südlichen Meeresküste in 38° 41′ südl. Br. und 146° 45′ östlich von Gr.

Die Regierung wird in diesem Jahre dem Parlamente eine lange Reihe von neu zu bauenden Bahnen, zum Beschlusse darüber, vorlegen. Ein Theil der oben erwähnten neuen Anleihe von 4 600 000 £ ist schon für diesen Zweck bestimmt. Die am 12. Dezember 1884 genehmigten Bahnen in der Länge von 1 189 Miles (1 914 km) sind jetzt meistens vollendet oder doch im Bau begriffen.

Die durch die öfteren Unglücksfälle auf den Bahnen verursachten grossen Entschädigungssummen, zu deren Zahlung die Staatskasse gerichtlich verurtheilt wurde, haben die Regierung zu dem Entschlusse gebracht, eine geringe Erhöhung der Fahrpreise, welche als Versicherungsprämie gegen Unfälle gelten soll, eintreten zu lassen.

Die Regierung hat beschlossen, auf 170 Stationen zweckmässige Lagerplätze zur Aufnahme von leicht verderbenden Nahrungsmitteln, wie Milch, Butter, Käse usw., einzurichten, diese dann in Separatzügen nach Melbourne zu schaffen und dort bis zu ihrer Abholung in einem grossen Kühlraume aufzubewahren.

Die Kolonialregierung lässt jetzt Vermessungen vornehmen, welche die Fortsetzung der Ost- oder Gippslandbahn von deren Endstation Bairnsdale in 37° 49′ südl. Br. und 147° 35′ östlich von Gr. (siehe oben) in das fruchtbare Thal des Snowygebirges am Laufe des Benn River entlang, wo sich ausgezeichnetes Ackerbauland ausbreitet, bis Orbost bezweckt. Von hier ab soll dann die Bahn später bis Bendoc an der Grenze von Neu-Süd-Wales weiter geführt werden, wo sie in die grosse Südbahn dieser Kolonie, welche jetzt bis Cooma in 36° 13′ südl. Br. und 149° 9′ östlich von Gr. im Betrieb ist, einfallen wird. Dadurch würde eine zweite Eisenbahnverbindung zwischen den Cities of Melbourne und Sydney hergestellt sein.

Der Gemeinderath der berühmten Goldminenstadt Sandhurst, in 36° 46′ südl. Br. und 144° 18′ östlich von Gr. und mit 28 266 Einwohnern, hat am 16. Mai 1888 den Messrs. Booth, Elison and Co. die Erlaubniss ertheilt, auf ihre Kosten elektrische Trambahnen von Sandhurst nach Eaglehawk, $4^1/_2$ Miles (6 km), und von dem dortigen Kangaroo Flat nach den White Hills anzulegen. Eaglehawk, in 36° 50′ südl. Br. und 144° 20′ östlich von Gr. und mit 7 650 Seelen, ist ebenfalls eine Goldminenstadt. Die Unternehmer haben nach Eröffnung der Bahn, welche binnen 2 Jahren stattfinden muss, jährlich 500 £ und ausserdem vom Reingewinn, nach Abzug von 10 pCt. für die Unternehmer, ein Viertel an die Stadt Sandhurst zu zahlen. Die Fahrgeschwindigkeit soll 7 bis 10 Miles (11 bis 16 km) in der Stunde betragen. Nach Verlauf von 30 Jahren mag die Stadt die Bahn gegen Abschätzung übernehmen.

Die Regierung hat einer Privatgesellschaft gestattet, von Cape Paterson in 38° 40′ südl. Br. und 145° 35′ östlich von Gr., wo ein Kohlenlager entdeckt wurde, eine 10 bis 11 Miles (16 bis $17^1/_2$ km) lange Bahn an der Küste entlang bis zu einem für Schiffe geeigneten Ankerplatze zu bauen, um von dort aus die Kohle nach Melbourne zu verschiffen.

Eine andere Privatgesellschaft beabsichtigt den Bau einer $6^1/_2$ Miles (10 km) langen Trambahn in dem durch seine wunderbare Schönheit ausgezeichneten und viel besuchten Thale von Fern-Tree Gully in den Dandenong Ranges in 38° 3′ südl. Br. und 145° 15′ östlich von Gr.

Die Melbourne-Trambahn- und Omnibuscompagnie konnte im letzten Rechnungsjahre eine Dividende von 17 pCt. an die Aktionäre vertheilen. Es wurden mit den Trams 24 681 000 Personen und mit den Omnibussen 6 450 Personen befördert.

Ueber die Fahrgeschwindigkeit der Australischen Bahnen fügen wir folgende Notiz bei. Der Schnellzug von Melbourne nach Sandhurst legt die 100 Miles (161 km) Entfernung in 3 Stunden 12 Minuten, d. i. $31^1/_4$ Miles (50 km) in der Stunde, zurück; der Expresszug von Melbourne nach Ballarat die 100 Miles (161 km) in 3 Stunden 35 Minuten, d. i. 28 Miles (45 km) in der Stunde; der Expresszug von Melbourne nach Adelaide die 508 Miles ($817^1/_2$ km) in 18 Stunden 5 Minuten, d. i. 28 Miles (45 km) in der Stunde; und der Schnellzug von Melbourne nach Sydney die 576 Miles (929 km) in 19 Stunden 11 Minuten, d. i. 30 Miles (48 km) in der Stunde. Diese Fahrgeschwindigkeit auf den Australischen Eisenbahnen steht hinter der auf Englischen Bahnen freilich weit zurück. Die Great Northern Bahn befährt die 401 Miles (645 km) von London nach Edinburgh regelmässig in 7 Stunden 32 bis 45 Minuten, und die London Northwestern dieselbe Distanz in 7 Stunden 38 Minuten.

Die Eisenbahncommissioners, d. i. der aus drei Fachmännern ersten Ranges bestehende Vorstand des öffentlichen Eisenbahnwesens, beschlossen die Anlegung einer Bibliothek unter dem Namen „Victorian Railways General Library", welche alle in das Eisenbahnwesen einschlagende Werke und Schriften enthalten soll. Dieselbe wurde am 30. April 1888 mit 1 500 Werken eröffnet und zählte Ende 1888 bereits 3 115 Bände.

Die Commissioners schlossen mit der Phoenix Foundry Company in Ballarat einen Kontrakt über Lieferung von 30 Lokomotiven zu 98 000 £ ab.

Infolge ungewöhnlich heftiger und anhaltender Regengüsse zu Anfang Januar dieses Jahres ward das südliche Australien von schrecklichen Ueberschwemmungen, wie man sie dort bis dahin noch nicht erlebt hatte, heimgesucht. Auch den Eisenbahnen wurde sehr grosser Schaden zugefügt und viele Strecken unter Wasser gesetzt und zerstört.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1059 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Behandlung der Vorsatzbretter bei Schüttwagen (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 1155 vom 15. d. Mts. an die Mitglieder des engeren Ausschusses für das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden usw. Gepäckstücken und Gütern, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden usw. Gepäckstücken und Gütern (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen:

Tarifermässigungen im Personenverkehr.

Die Normalsätze für die Personenbeförderung auf den Preussischen Staatsbahnen betragen in Personenzügen für die 4 Klassen 8, 6, 4 und 2 ₰, in Schnellzügen für die 3 Klassen 9, 6.67 und 4.67 ₰. Abweichend von diesen Normalsätzen bestehen auf einigen inzwischen verstaatlichten Privatbahnen jedoch noch höhere Sätze. Auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgt nunmehr vom 1. April ab die Zurückführung dieser höheren Sätze auf die Normalsätze. Ausserdem soll bei den Rückfahrkarten eine Herabsetzung der auf Schnellzugstrecken erhobenen anderthalbfachen Schnellzugtaxen auf anderthalbfache Personenzugtaxen stattfinden. Die eintretenden Ermässigungen sind nicht unerheblich. Sie betragen z. B. bei einem einfachen Billet Berlin-Hamburg etwa 1—1,2 *M.*, bei einer Rückfahrkarte Berlin-Hamburg, je nach der Klasse 3—5 *M.*, bei einer Rückfahrkarte Berlin-Frankfurt a/M. $5^1/_2$—8 *M.* Die Ausfälle, welche den Preussischen Staatsbahnen durch diese Ermässigungen entstehen, belaufen sich auf verschiedene Millionen.

Rückfahrkarten.

Vom 1. April d. J. ab wird im Verkehr zwischen den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen die Gültigkeitsdauer der zweitägigen Rückfahrkarten allgemein auf drei Tage verlängert. Gleichzeitig wird die Gültigkeitsdauer der am Tage vor Sonn- und Festtagen gelösten Rückfahrkarten unter theilweiser Aufhebung der bisherigen Bestimmungen in der Weise festgesetzt, dass Rückfahrkarten mit dreitägiger Gültigkeitsdauer, wenn sie am Tage vor dem ersten Oster-, Pfingst- oder Weihnachtsfeiertage gelöst werden, noch am vierten Tage zur Rückfahrt gültig sind. Die gleiche Vergünstigung tritt vom genannten Tage ab auch im Verkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staats-, der Oberhessischen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Nordbrabant-Deutschen, der Niederländischen Staats-, der Holländischen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahn andererseits ein.

Familienabonnements und Berliner Ringbahntarif.

Die bisher versuchsweise auf einzelnen Orten ausgegebenen Familien-Abonnementskarten zur Erleichterung des Personenverkehrs zwischen den Vororten und den Hauptstädten sollen, soweit das Bedürfniss vorhanden ist, demnächst auf den Preussischen Staatsbahnen allgemein zur Einführung gelangen. Für das Familienhaupt wird eine Stammkarte ausgegeben, für welche der tarifmässige Abonnementsbetrag zu entrichten ist. Die Familienglieder und Genossen eines und desselben Hausstandes erhalten dagegen Nebenkarten und für jede derselben ist die Hälfte des tarifmässigen Abonnementsbetrages zu entrichten. Die Stammkarten und die Nebenkarten müssen selbstredend denselben Zeitraum umfassen. Bei längerer Nichtbenutzung können die Karten bei dem Betriebsamte deponirt werden; die Dauer derselben wird dann um die Zeit der Nichtbenutzung verlängert, bei Nebenkarten jedoch mit der Einschränkung, dass die Stammkarte nicht schon vorher abläuft.

Wie der „Actionär" vernimmt, ist seitens des Herrn

Ministers der öffentlichen Arbeiten angeordnet worden, dass der in die Berliner Ringbahntarife im Durchgangsverkehr jetzt noch eingerechnete Zuschlag von 4 km demnächst in Fortfall gebracht werden soll. Im Verkehr mit Berlin selbst ist die Beseitigung dieses Zuschlages bekanntlich bereits früher erfolgt. Der Einnahmeausfall infolge dieser Verkehrserleichterung wird auf rund 400 000 ℳ geschätzt.

Frachtstundungen.

Am 1. April treten im Bereiche der Preussischen Staatseisenbahnen neue Bedingungen für einmonatliche Frachtstundung in Kraft. Frachtstundungen mit längerer als einmonatlicher Zahlungsfrist für die Frachten der nach Oesterreich-Ungarn und Russland, sowie der nach Berlin und nach Stationen der Linie Berlin-Kreuz-Alexandrowo und nördlich davon bestimmten Kohlentransporte werden nach wie vor unter den bisher gültigen allgemeinen Bedingungen bis auf weiteres gewährt. Druckexemplare der Stundungsbedingungen werden unentgeltlich von den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern verabfolgt. An letztere sind auch Anträge auf Frachtstundung zu richten.

Benau-Christianstadt: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Benau nach Christianstadt beauftragt worden.

Wermelskirchen-Burg: Konzession.

Der „Staatsanzeiger" publizirte die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wermelskirchen nach Burg an der Wupper durch die Wermelskirchen-Burger Eisenbahngesellschaft.

Hessische Ludwigsbahn.

Auf der Tagesordnung der am 17. April stattfindenden Generalversammlung der Bahn steht der wiederholte Antrag eines Aktionärs auf Konvertirung der gesammten Anlehnsschuld in 3½ pCt. Obligationen. Im vorigen Jahre hat bekanntlich die Hessische Regierung ihre Zustimmung versagt. Dieselbe Antwort wird dem ungeduldigen Hamburger Aktionär in diesem Jahre zu theil werden.

Ostpreussische Südbahn.

Prioritätsanleihe. Reinertrag in 1888.

Der „Reichsanz." enthält das Privilegium wegen Ausgabe von 700 000 ℳ 3½ pCt. Vorzugs-Anleihescheine V. Reihe der Ostpreussischen Südbahngesellschaft. Dieser Betrag wird zur Deckung der Kosten für die Vermehrung des Wagenbestandes benutzt.

Aus dem 1888 er Reinertrage erhalten:

	1888 ℳ	1887 ℳ	1888 pCt.	1887 pCt.
die Stammprioritäten Rückstand	67 500	337 500	½	2½
Dividende	675 000	675 000	5	5
die Stammaktien Dividende	810 000	—	6	0
Steuer	67 500	25 962	—	—
Rückzahlung aus der Staatssubvention	67 500	—	—	—
Zusammen	1 687 500	1 038 462	—	—

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, der zum 24. April einzuberufenden Generalversammlung folgende Gewinnvertheilung vorzuschlagen: Für die Prioritätsaktien ½ pCt. Rückstand aus dem Jahre 1886 und 5 pCt. auf das abgelaufene Geschäftsjahr, für die Stammaktien 6 pCt., an Staatssteuer 67 500 ℳ und als Rückzahlung auf die Staatsbeihilfe 67 500 ℳ.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Der von der Direktion vorgelegte Betriebsbericht für 1888 ergab ein recht befriedigendes Resultat insofern, als verhältnissmässig erhebliche Mehreinnahmen erzielt wurden, während die Ausgaben nur unwesentlich gewachsen sind. Im Vergleich zum Vorjahre stellten sich:

	1888 ℳ	1887 ℳ	ℳ
die Einnahmen auf	407 285	365 785	+ 41 500
die Ausgaben auf	236 218	232 018	+ 4 200
der Ueberschuss einschl. Vortrag auf	172 500	135 300	+ 37 300

Die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds, die Aufwendungen für Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen, Steuern und Tantiemen sind den vorjährigen ungefähr gleich; zur Vertheilung bleiben disponibel 90 200 ℳ gegen 56 070 ℳ im Vorjahre.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der auf den 7. Mai zu berufenden Generalversammlung die Vertheilung von 2¼ pCt. Dividende für die Stamm-Prioritätsaktien vorzuschlagen und bezüglich der vorliegenden Anträge von Aktionären auf Verstaatlichung sich weitere Schritte vorzubehalten. Die Dividende des Vorjahrs betrug 1⅖ pCt.

Braunschweigische Bahn.

Durch den vor mehreren Jahren erfolgten Uebergang der Braunschweigischen Bahn an Preussen fühlen sich diejenigen Braunschweigischen Eisenbahnbeamten, welche vor dem ersten Verkauf der Bahn bereits Braunschweigische Staatsdiener waren, in ihrem Interesse verletzt, namentlich waren sie der Ansicht, dass Gehalts-, Pensions- und Avancementsbestimmungen für sie ungünstiger geworden seien. Es ging deshalb vor mehr als drei Jahren zunächst einer der Beamten, der Stationsvorsteher Hummel in Kreiensen, vor, und wurde gegen die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg, klagbar. Dieser Prozess ist jetzt vor dem Ober-Landesgerichte zu Braunschweig zur Entscheidung gelangt. Der Kläger wurde mit seiner Klage abgewiesen.

Dividenden.

Die Generalversammlung der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) hat beschlossen eine Dividende von 21 pCt zu vertheilen.

Der Rechnungsabschluss der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn wird, wie die „Fr. Ztg." erfährt, die Vertheilung einer Dividende von 6¼—6½ pCt. ermöglichen. Für das Vorjahr wurden 5⅘ pCt. vertheilt.

Grosse Berliner Pferdebahn.

Nach dem Verwaltungsbericht für 1888 sind die Ergebnisse durch die Ungunst der Witterung, sowie durch ausgedehnte Tarifermässigungen nicht ganz unbeeinträchtigt geblieben; durch Vermehrung der Betriebsmittel ist dagegen eine Zunahme des Personenverkehrs und der Einnahmen herbeigeführt. Es wurden 102 150 000 Personen (94 300 000 im Vorjahre) befördert und dafür 11 913 346 (11 356 229) ℳ vereinnahmt. Das Bahnnetz ist von 218 965 m Gleise auf 229 317 m erhöht. Die Gesammtbetriebseinnahmen stellten sich auf 12 054 451 ℳ, die Ausgaben auf 6 512 107 ℳ. Die Abschreibungen betragen 1 319 768 (1 301 670) ℳ; nach Ueberweisungen an die statutenmässigen Fonds und einem Jahresbeitrage von 50 000 ℳ an die zu errichtende Invaliditäts- und Altersversorgungskasse sollen 12¼ pCt. Dividende vertheilt werden. Am Ende des Jahres 1888 besass die Gesellschaft 808 Wagen und 4 360 Pferde, welche letzteren durchschnittlich mit 369,19 (373,08) ℳ zu Buche stehen. Der Durchschnittspreis des Tagesfutters und Streumaterials für ein Pferd stellte sich im Berichtsjahre auf 1 422 (1 318) ℳ Das gesammte Personal der Gesellschaft bestand Ende 1888 aus 2 910 Personen. Die Gesellschaft hat bis Ende 1888 im Interesse der Stadt Berlin 21 495 277 ℳ verwendet. Die im Berichtsjahre an die Stadtgemeinde gezahlte Abgabe, Pflasterrente, die verschiedenen Steuern, sowie die Leistungen an Pflasterkosten, Chausseegeld und Strassenreinigung beziffern sich auf rund 1 340 000 ℳ, mithin auf 7,8 pCt. des Anlagekapitals.

Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung am 27. April die Vertheilung einer Dividende von 4½ pCt., gegen 6¼ pCt. im Vorjahre, vorzuschlagen; die Abschreibungen und Rücklagen zum Erneuerungsreservefonds betragen etwa 85 000 ℳ. Die geringere Dividende ergibt sich daraus, dass der Hafen- und Werftbau, für welchen der grösste Theil der seit 1. Januar 1888 an der Dividende mit theilnehmenden dritten Million Mark bestimmt war, erst jetzt vollständig fertiggestellt ist und daher nur wenig zur Vermehrung der Einnahmen beigetragen hat; ferner sind für etwa 240 000 ℳ 3½ pCt. Reichsanleihe zur Belegung eines Theils der Reservefonds usw. beschafft worden.

Grosse Hamburg-Altonaer Pferdebahn.

Die auf den 28. d. Mts. berufene Generalversammlung soll über die Erhöhung des Aktienkapitals bis zu einer Million Mark neue Aktien, welche vom Tage ihrer Ausgabe gleiche Rechte mit den alten Aktien besitzen, sowie über die Ausgabe neuer Schuldobligationen bis zum Betrage von einer Million Mark Beschluss fassen.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 1,3 pCt. gegen 4½ pCt. im Vorjahre vorzuschlagen. Der erhebliche Rückgang des Erträgnisses erklärt sich im wesentlichen durch die Mindereinnahmen des vergangenen Jahres und durch die Erhöhung der Futter- und Kokspreise. Die Abschreibungen haben, wie bisher, in auskömmlicher Weise stattgefunden.

Magdeburger Strassenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1888 umfasst die Bahnanlage bei einer Gleislänge von 19 898 km eine Betriebslänge 11 418 km. Der Wagenpark besteht aus 74 Personenwagen und mehreren Lowries und Arbeitswagen. Die Wagen haben im letzten Jahre 1 443 233 km zurückgelegt und 6 183 634 Personen befördert. Der Gewinn beträgt 121 084 ℳ, aus dem 120 000 ℳ als Dividende von 10 pCt. vertheilt werden sollen. Zur Deckung der für eine Betriebserweiterung bevorstehenden Ausgaben ist an Stelle der 1885 genehmigten und nicht zur Ausgabe gelangten 4 pCt. Prioritätsanleihe von 300 000 ℳ eine 4 pCt. Hypothek von gleichem Betrage in Aussicht genommen.

Verbindung des Neckar und der Donau.

Die Handels- und Gewerbekammer von Ulm hat, wie den „Neuest. Nachr." gemeldet ist, an das Ministerium eine Eingabe gerichtet, worin vorgeschlagen ist, den Neckar mit der Donau bei Ulm unter Benutzung der natürlichen Wasserläufe der Rems und Brenz und mittelst eines Kanals auf Württembergischem Staatsgebiete von der Brenz bis Ulm zu verbinden. Dadurch würde die Mitte des Landes mit den bedeutendsten Industrie- und Handelsplätzen Württembergs, nämlich mit Heilbronn, Stuttgart, Cannstatt, Gmünd, Aalen, Heidenheim, Ulm in die Linie einer Welthandelsstrasse eingerückt; Ulm würde auf seine alte Höhe als Handelsstadt emporgehoben und Württemberg wäre in alle Zukunft vor der Gefahr gesichert, durch die Verkehrspolitik seiner Nachbarn vom grossen Verkehr abgeschnitten und dadurch empfindlichst geschädigt zu werden.

Das Wetter im Februar 1889.

Der „Voss. Ztg." entnehmen wir nachstehenden Bericht: Die Witterung des Monats Februar war in jeder Beziehung absonderlich. Will man die Eigenschaftswörter des Monats wählen, so wird man ihn nur kalt, trübe, windig und ungemein schneereich nennen können. Da bis zum letzten Tage des verflossenen Jahres gar kein Schnee gefallen war, glaubten viele mit einiger Sicherheit annehmen zu können, dass wir dieses Mal einen schneereinen Winter haben würden. Der Februar hat uns nun aber mit einer Masse Schnee überschüttet, die sehr beträchtlich war und noch grösser erschien, als sie in Wirklichkeit war, weil die Schneefälle fast den ganzen Monat hindurch Tag für Tag wiederkehrten. Der Februar hat somit einen durchaus winterlichen Charakter gehabt, und das späte Eintreten des Frühjahrswetters, über das wir in den letzten Jahren zu klagen hatten, bildet auch in diesem Jahre einen Gegenstand allgemeiner Klage. Der Berichtsmonat begann mit Sturm und Regen; die ersten zwei Tage waren mild, und am 2. fand Nachmittags ein kurzes Gewitter statt. Der alte Glauben, dass Wintergewitter Kälte bringen, fand eine Bestätigung, indem am 3. eine Periode erst leichten, dann strengeren Frostes begann, die bis zur Monatsmitte dauerte und sich durch starken West- und Nordwestwind, Schneeschauer und stets trüben Himmel auszeichnete. Am 14. erreichte die Kälte ihren Höhepunkt, doch schon am folgenden Tage trat Thauwetter ein, und es blieb bis zum 20. gelind, jedoch trübe und regnerisch. Dann folgte eine erneute Frostperiode, innerhalb deren bis zum 26. täglich Schnee fiel. Die Schneedecke, die vom 3.—17. und dann wieder vom 20. bis zum Ende des Monats die Erde bedeckte, erreichte zuletzt eine Höhe von 22 cm.

Das Ergebniss der meteorologischen Beobachtungen auf der Königlichen Station im Südwesten von Berlin war folgendes: Der Barometerstand gab deutliche Kunde von der Unruhe, die in den Luftströmungen herrschte. Wohl selten ist in einem Monat das Wetterglas so wechselnd gewesen und hat dabei im allgemeinen so niedrig gestanden, wie im Februar. Sprünge um mehr als 12 mm von Beobachtungsstunde zu Beobachtungsstunde kamen mehrfach vor, und Unterschiede von 14 bis nahezu 17 mm zwischen dem mittleren Stande zweier auf einander folgenden Tage konnte man öfter feststellen. Den höchsten Stand erreichte das Barometer mit 764,7 mm am 18., den niedrigsten mit 724,4 mm am 9. Letzterer Stand war so tief, wie oft jahrelang nicht. Der mittlere Barometerstand des Monats betrug 748,8 mm, d. i. 13,3 mm weniger als dem Februar zukommt.

Die Temperatur betrug im Durchschnitt des Monats Morgens 7 Uhr —1,9 Grad (normal sind —0,2 Grad), Mittags 2 Uhr 0,1 Grad (normal 2,7 Grad), Abends 9 Uhr —1,7 Grad (normal 0,9 Grad); es ergibt sich hieraus eine mittlere Monatstemperatur von —1,3 Grad, während 1,1 Grad für den Februar normal sind. Der Berichtsmonat war somit um 2,4 Grad zu kalt. Das Maximum der Temperatur wurde am 2. mit 8,9 Grad erreicht, das Minimum mit —13,2 Grad am 14. Der wärmste Tag war der 1. mit 5,5 Grad, der kälteste der 13. mit —8,3 Grad Mitteltemperatur. Frosttage (an denen das Minimum unter 0 Grad ging) wurden 23, Eistage (an denen das Maximum nicht über 0 Grad stieg), 11 beobachtet. Zu warm waren 6, zu kalt 21 Tage, während 1 Tag seine ihm zukommende Temperatur hatte.

Die Windrichtung war vorwiegend westlich und nordwestlich (je 28 Beobachtungen); demnächst südwestlich (11 Beobachtungen). Nordost-, Ost- und Südostwind wurde im ganzen nur sechsmal beobachtet. Ein Tag hatte Sturm, ein Tag Windstille. Die Windstärke hatte im Monatsmittel die Ziffer 3,1 der 12 theiligen Skala. Die Ziffer 6 wurde sechsmal, die Ziffer 8 einmal erreicht.

Die Bewölkung betrug, wenn 0 ganz heiter und 10 ganz trübe bedeutet, im Monatsmittel 8,8, während 7,3 für den Februar normal ist. Sie war also sehr beträchtlich. 58 von den 84 Beobachtungen des Monats hatten ganz trüben Himmel (10), dagegen nur 3 (abendliche) ganz heiteren (0) zu verzeichnen. Im meteorologischen Sinne gelten 21 Tage als trübe, 7 als gemischt, 0 als heiter.

Die relative Feuchtigkeit war ebenfalls sehr bedeutend. Sie betrug im Monatsmittel 88,6 pCt., wogegen nur 80 pCt. normal sind. Das Maximum betrug 98, das Minimum 62 pCt.

Die Niederschläge ergaben insgesammt 71,8 mm, wogegen dem Februar nur 44 zukommen. Sie vertheilen sich auf 25 Tage, so dass also nur 3 Tage des Monats ohne Niederschlag waren. Schnee fiel an 22 Tagen, während nach langjährigen Beobachtungen der Februar durchschnittlich nur 6 Schneetage hat. Hagel wurde einmal, Graupelfall einmal, Reif einmal, Nebel einmal und Gewitter ebenfalls einmal beobachtet.

Aus Württemberg.

Filderbahngesellschaft (Stuttgart-Hohenheim).

Nach der Bilanz für das Jahr 1888 wurden 6 673 ℳ Reingewinn erzielt, wovon dem Amortisationskonto 5 789 ℳ, dem Pensionsfonds 300 ℳ, dem Reservefonds 333 ℳ zugewendet werden, der Rest mit 250 ℳ wird auf neue Rechnung übertragen. Eine Dividende gelangt nicht zur Vertheilung.

Beirath der Verkehrsanstalten.

Am 11. März d. J. fand unter dem Vorsitz des Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten Dr. Freiherrn von Mittnacht eine Sitzung des Beiraths der Verkehrsanstalten statt.

Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildete die Begutachtung der von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen für den am 1. Juni d. J. beginnenden Sommerfahrplan beantragten Aenderungen des bestehenden Fahrplans.

Von den wichtigeren Aenderungen, welche nicht blos lokale Bedeutung haben, sind anzuführen:

Durch die in Aussicht stehende Vorrückung des Orientexpresszuges Paris-Konstantinopel (seither Paris ab 7.30 Abends, künftig 6.25 Abends, Wien an 8.13 Abends mit wöchentlich einmaliger Fortsetzung über Budapest, Belgrad, Sofia, Adrianopel mit Ankunft in Konstantinopel 1.50 Nachmittags — die Fahrdauer beträgt von Paris bis Konstantinopel 64 Stunden 39 Minuten —) ergaben sich für die Württembergischen Anschlusszüge mehrere Aenderungen, insbesondere wird durch Anschluss des zweiten Zuges Ulm-Friedrichshafen an den Orientexpresszug eine weitere günstige Verbindung Stuttgart-Friedrichshafen (Stuttgart ab 7.04 Früh, Friedrichshafen an 12.30 Mittags) erzielt.

Der auch für den nächsten Sommer wieder zur Ausführung kommende Schnellzug Ulm-Friedrichshafen soll statt um 6.15 Abends durch grössere Beschleunigung schon um 5.58 Abends nach Friedrichshafen gebracht werden, vorausgesetzt, dass die Verhandlungen mit der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen wegen des Anschlusses dieses Zuges in der Richtung nach Chur zu einem befriedigenden Ergebniss führen.

Behufs Herstellung einer kürzesten Verbindung zwischen Frankreich und Südwestdeutschland mit Böhmen soll ein Schnellzug eingelegt werden, welcher in Stuttgart nach Ankunft des Orientexpresszuges von Paris abfahren, über Gmünd, Aalen, Crailsheim laufen und in Nürnberg zum Anschluss an den Schnellzug über Eger, Karlsbad nach Prag eintreffen soll: Stuttgart ab 7.17 Vorm., Nürnberg ab 12.10 Mittags, über Schnabelwaid, Eger an 3.22 Nachm. (Marienbad an 5.26 Nachm.), Karlsbad an 5.34 Nachm. (Teplitz an 9.04 Abends), Prag an 9.55 Nachts. Die Erreichung des Anschlusses in Nürnberg an den daselbst seither um 11.37 Vorm. über Bamberg nach Hof-Leipzig usw. abfahrenden Schnellzug ist von der Generaldirektion ins Auge gefasst.

Als Gegenzug dieses Schnellzuges soll ein neuer Schnellzug Nürnberg-Stuttgart über Crailsheim-Backnang eingelegt werden: Prag ab 7 Vorm., Karlsbad 11.25 Vorm. (Marienbad 11.45 Vorm.), Eger 12.55 Mittags, Nürnberg 4.30 Nachm., Stuttgart an 9 Abends.

Als zweiter Gegenstand stand auf der Tagesordnung die Frage der Festsetzung einheitlicher Grundsätze

für die Stellung von Wagen übernormaler Grösse.

Die in der letzten Sitzung der ständigen Tarifkommission eingebrachten und angenommenen Vorschläge über diesen Gegenstand, welche noch der Beschlussfassung der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen bedürfen, wurden zur Kenntniss des Beiraths gebracht. Hierbei wurde von verschiedenen Seiten betont, dass bei der Württembergischen Eisenbahnverwaltung, welche über eine grössere Anzahl von Wagen über 18 qm Bodenfläche verfüge, ein Bedürfniss für die vorgeschlagene Abänderung des bestehenden Tarifsystems, welche für die Eisenbahnen Frachtausfälle im Gefolge haben werde und die nicht geeignet sei, die Anwendung des Tarifs zu vereinfachen, nicht bestehe, dass aber der Aufrechterhaltung eines einheitlichen Tarifsystems eine solche wesentliche Bedeutung beizulegen sei, dass es immerhin zu rechtfertigen wäre, wenn Württemberg dem Vorgehen anderer Staatsbahnverwaltungen in dieser Richtung sich anschliessen würde.

Ausserhalb der Tagesordnung gab der Staatsminister noch Kenntniss davon, dass auf Anregung der Handels- und Gewerbekammer Heilbronn von ihm verfügt worden sei, dass künftig auf den Ausfertigungen der Telegramme neben der Aufgabezeit auch die Ankunftszeit der Telegramme vorgemerkt werde.

Eisenbahnetat für 1889/91.

II.

Während der Mehraufwand für persönliche Ausgaben bei der Betriebsverwaltung gegenüber 1888/89 für 1889/90 694 807 ℳ und für 1890/91 782 609 ℳ beträgt, zeigt der Voranschlag der sachlichen Ausgaben ein Mehr für das erste Jahr von 944 545 ℳ, für das zweite Jahr von 884 909 ℳ.

Von den Mehrausgaben sind im einzelnen hervorzuheben:

Ersatzleistungen und Entschädigungen. Hier sind gefordert 135 500 ℳ für jedes Jahr; in diesem Ansatz sind begriffen 120 000 ℳ für Entschädigungen auf Grund der Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetze, gegen 1888/99 mehr 29 000 ℳ.

Unterhaltung der Bahnanlagen. Hierfür sind 1 880 000 ℳ im ersten, 1 770 000 ℳ im zweiten Jahr angesetzt; Mehraufwand im Jahre 1889/90 gegen 1888/89 280 000 ℳ. Als Ursachen des Mehrbedarfs sind angegeben: Bahnzuwachs durch Erstellung des zweiten Gleises auf den Strecken Eutingen-Horb und Crailsheim-Eppingen mit zusammen 118 km Länge und die in Aussicht stehende Eröffnung der im Bau begriffenen Linien, der Eintritt der in den letzten 15 Jahren eröffneten Bahnstrecken in das Alter stärkerer Reparatur- und Erneuerungsbedürftigkeit, die fortwährende Zunahme des Verkehrs, die dadurch verursachte Vermehrung der Zahl der Züge und der zu befördernden Lasten. Infolge hiervon auf vielen Strecken grösserer Aufwand für die Gleiseunterhaltung und auf vielen Stationen die Nothwendigkeit der Erweiterung der Gleisanlagen, Vermehrung der mechanischen Einrichtungen (Bodenwaagen, Wasserstationseinrichtungen, Rampen usw.), Vergrösserung der Güterschuppen, der Büreaus und Wartelokale. Ferner die Nothwendigkeit der Verstärkung der eisernen Brücken und der Anbringung von Schutzvorrichtungen für die Reisenden an den in der Nähe von Stationen gelegenen Bahnbrücken.

Kosten des Bahntransports (Heiz-, Schmier- und Putzmaterial für Lokomotiven und Wagen, Material für die Beleuchtung und Erwärmung der Züge, Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen). Hierfür sind für 1889/90 3 565 000 ℳ, für 1890/91 3 665 000 ℳ angesetzt, im ersten Jahre gegen das Vorjahr mehr 420 000 ℳ. Der Mehraufwand ist durch die Vermehrung der Züge, durch den Umbau von älteren Lokomotiven, durch Vermehrung und stärkere Inanspruchnahme der Wagen, sowie durch Verbesserung der Konstruktion und inneren Ausstattung der letzteren begründet.

Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen. Der Mehrbedarf mit 150 000 ℳ gegen das Vorjahr ist begründet durch Ausführung von Ergänzungs- und Verbesserungsarbeiten, welche in den letzten Jahren aus Sparsamkeitsrücksichten und wegen Mangels der erforderlichen Mittel zurückgestellt worden sind, welche sich aber jetzt nicht mehr länger verschieben lassen. Ausserdem ergibt sich die Nothwendigkeit eines höheren Ansatzes für unvorhergesehene dringliche Bedürfnisse, welche seither aus Kreditmitteln bestritten worden sind.

Kosten der Benutzung der Betriebsmittel anderer Verwaltungen. Für 1889/90 sind angesetzt 690 039 ℳ, für 1890/91 690 070 ℳ. Mehrbedarf 1889/90 gegenüber dem Vorjahr 100 039 ℳ.

Aus England.

Zur Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Mit bemerkenswerthem Nachdrucke werden in den Fachschriften die Gründe erörtert, welche die Verstaatlichung der Eisenbahnen als wünschenswerth erscheinen lassen. Diese Gründe sind für die Eisenbahnkreise Deutschlands zwar nicht neu, sondern in dem Kampfe der Meinungen über die Vorzüge der Staatsbahnen und der Privatbahnen seinerzeit vielfach behandelt; immerhin aber dürfte es für unsere Leser nicht uninteressant sein, von diesen Aeusserungen, zum mindesten andeutungsweise, Kenntniss zu erhalten, um daraus entnehmen zu können, wie die Stimmung auch in den Fachkreisen sich mehr und mehr dem Gedanken der Verstaatlichung der Eisenbahnen zuzuneigen scheint.

Unter den Gründen, welche zu Gunsten des Systemwechsels angeführt werden, spielen namentlich auch die Betriebskosten eine gewichtige Rolle, welche alsdann sehr erheblich eingeschränkt werden könnten. Dieselben sind an sich schon hoch in England; sie werden aber u. a. in völlig unwirthschaftlicher Weise dadurch gesteigert, dass die einzelnen Gesellschaften bemüht sind, die Güter thunlichst lange und erforderlichenfalls auf weiten Umwegen über die eigenen Strecken zu fahren. Beispielsweise lässt die Midlandgesellschaft zwischen Bristol und London täglich einen Güterzug über Birmingham, Wigston (bei Leicester) und Bedford auf einer Strecke verkehren, welche etwa zweimal so lang ist als die unmittelbare Verbindung zwischen Bristol und London vermittelst der Great Westernbahn. Weiterhin wird über die bei dem jetzigen Systeme sehr unvollkommene Ausnutzung der Tragfähigkeit der Wagen geklagt, zu welcher die Gesellschaften sich aus Besorgniss, dass die Verfrachter sich wettbewerbenden Strecken zuwenden könnten, gezwungen sehen. Nicht minder unwirthschaftlich ist der grosse Umfang der jetzt leer zu befördernden fremden Wagen, welche in Ermangelung von Fracht für dieselben behufs Vermeidung von Miethezahlung möglichst schnell an die Eigenthumsbahn zurückgegeben werden. Ferner würde im Falle der Verstaatlichung ein grosser Theil der Abrechnungsarbeiten des Clearinghouse entbehrlich werden.

Selbstverständlich müssen die Kosten einer solchen Betriebsgebahrung in letzter Linie der Allgemeinheit zur Last fallen. Derartige Unzuträglichkeiten würden aber unter der Staatsverwaltung unschwer zu vermeiden sein; die Güter würden dann über die kürzesten bezw. zweckmässigsten Strecken befördert, die Wagen nach einheitlichen Gesichtspunkten ausgenutzt werden, und das Gesammtergebniss würde eine Verminderung der Betriebskosten bezw. eine Herabsetzung der Tarife sein.

Neubauten.

Um eine abgekürzte Verbindung zwischen dem süd- und westlichen England und dem Norden, Schottland usw. über Bristol, den Severntunnel und Hereford zu gewinnen und um die Städte Bristol, Monmouth und Hereford unmittelbar miteinander zu verbinden, wird die Herstellung einer neuen, etwa 52 km langen Verbindungsbahn geplant. Dieselbe soll sich in der Nähe des Severntunnels von der Great Westernbahn abzweigen und bei der Tram Innstation derselben Bahn enden. Falls diese Abkürzungsstrecke zur Ausführung gelangt, würden zwischen Bristol und Hereford der Länge nach 29 km und der Zeit nach etwa 45 Minuten erspart, und man wird alsdann von Bristol nach Liverpool bezw. nach Manchester in etwa 4 Stunden gelangen können.

Forthbrücke.

In der, im Februar d. J. abgehalten halbjährlichen Versammlung der „Forth Bridge Railway Company“ wurde der günstige Fortschritt der Bauarbeiten hervorgehoben. Nach dem Berichte der leitenden Ingenieure Sir John Fowler und Benjamin Baker sind die Arbeiten in dem abgeschlossenen Halbjahr rascher und befriedigender gefördert als zuvor. Das Gesammtgewicht der montirten Stahltheile, einschliesslich der Viaduktbauten, betrug bereits 43 500 t. Während der Berichtszeit sind keine Unfälle vorgekommen, und obwohl wiederholt heftige Stürme stattgefunden haben, sind auch die unvollendeten Konstruktionstheile unbeschädigt geblieben.

Vestibulzug.

Das Englische Eisenbahnwesen „amerikanisirt“ sich, wie die „Railway Press“ sich ausdrückt, mehr und mehr. Erst kürzlich hat die London, Brighton and South Coast Gesellschaft einen sogenannten Vestibulzug in den Betrieb gebracht, und neuerdings ist die London and North Westernbahn ihr mit einer gleichen Einrichtung gefolgt, wobei überdies noch Speiseräume in den Manchester, Liverpool und Carlisle Expresszügen vorgesehen sind. Diese, vortrefflich ausgestatteten Räume sind etwa 10,4 m lang und durch einen Gang verbunden.

Bekanntmachung von Tarifänderungen.

Gemäss Bestimmung des Handelsamtes sind die Eisenbahngesellschaften, falls dieselben eine Erhöhung der veröffentlichten Tarifsätze beabsichtigen, verpflichtet, mindestens 14 Tage vor Einführung derselben den in Aussicht genommenen Tarif mindestens einmal in einer, für den betreffenden Bezirk in Frage kommenden geeigneten Zeitung und ausserdem während der Dauer von mindestens 28 Tagen durch Aushang an geeigneten Stellen der betreffenden Stationen bekannt zu machen.

Güterklassifikation.

Auf Grund des neuen Eisenbahn- und Kanalgesetzes hat die North Eastern Eisenbahngesellschaft dem Handelsamte die umgearbeitete Klassifikation der Güter vorgelegt. Die Klasse A enthält nach derselben nur neun Artikel und gilt für Mengen von 4 t Gewicht und mehr; hierher gehören Eisen, Erz, Kohle, Koks, Schlacke usw. Die Klasse B, für welche dieselbe Gewichtsgrenze wie für die Klasse A maassgebend ist, enthält u. a. Baryt, Cement, Kalk, Leim, Salz, Ziegelsteine, Zink. Klasse C findet Anwendung auf Frachten von 2 t Gewicht und mehr. Ausserdem sind noch die Klassen 1 bis 5 vorhanden.

Die Tarifsätze gliedern sich in vier Abschnitte: 1. die höchsten Sätze für die Beförderung mit Güterzügen; 2. die höchsten Expeditions- und Stationsgebühren (station terminals); 3. die höchsten Nebengebühren (service terminals) und 4. Sätze für etwaige Erleichterungen besonderer Art.

Neue Kohlentarife.

In einer zahlreich besuchten Versammlung der Kohleninteressenten von South Yorkshire sind unlängst die nach Maassgabe des neuen Eisenbahn- und Kanalgesetzes sich ergebenden Aenderungen der Eisenbahn- und Kanaltarife einer eingehenden Erörterung unterzogen, und es wurde beschlossen, der neuen Eintheilung und Klassifikation der Eisenbahnverwaltungen behufs Wahrung der Interessen der Geschäftswelt thunlichste Aufmerksamkeit zu widmen.

City of London and Southwark Subway.

Der aus 2 kreisförmigen, von gebogenen Eisenplatten gebildeten Tunneln bestehende, etwa 5 km lange, sogenannte „City of London and Southwark Subway“, welcher in der City von London bei der „King Williamstrasse“ beginnt, unter der Themse hindurchgeht und in Stockwell endet, soll nach neuerer Entscheidung elektrisch betrieben werden. Die erforderlichen maschinellen Einrichtungen sollen auf der Endstation von Stockwell nach dem Entwurfe von Dr. Edward Hopkinson hergestellt werden. Für den Betrieb sind 14 elektrische Lokomotiven von je 100 Pferdekräften in Aussicht genommen, welche die Beförderung von 100 Personen bei einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde und ausserdem ein rasches Anhalten und Anfahren der Züge gestatten. Ausser der Betriebskraft sollen die maschinellen Anlagen auch die erforderlichen elektrischen Ströme behufs Beleuchtung der Züge, der Stationen, der Aufzüge und der Zugänge zu den Stationen liefern.

Fernsprechwesen.

Am Ende des Jahres 1888 hatte die „Western Counties and South Wales Telephone Company, Limited“ 428 km Fernsprechleitungen mit 2 180 km Drähten und 2 400 Abonnenten im Betriebe. In der Ausführung begriffen waren 250 km mit 450 km Drähten. Auf den Linien der Gesellschaft haben im vergangenen Jahre 3 874 000 Gespräche stattgefunden.

Forth and Clyde-Kanal.

In Schottland beabsichtigt man, den Kanal zwischen dem Forth und dem Clyde derartig zu vergrössern, dass er für grosse Seeschiffe fahrbar ist. Dieser Kanal, welcher vor 100 Jahren gebaut wurde, erstreckt sich quer durch das Kohlen- und Eisengebiet Schottlands von Bowling im Westen bis Grangemouth im Osten in einer Länge von 56 m, steigt 46 m und hat 39 Wehre; seine gegenwärtige Tiefe beträgt nur 2,7 m. Als unmittelbarste Verbindung zwischen der Nord-, bezw. Ostsee und dem Atlantischen Ozean würde er durch die geplante Vergrösserung sowohl für die Englische Marine, als auch für den Englischen Handel und den Handelsverkehr überhaupt von Wichtigkeit sein. Die Ausführungskosten sind auf 40 Millionen Mark veranschlagt; diese Summe dürfte sich aber noch bedeutend erhöhen durch eine Vertiefung des Clyde selbst, welche erforderlich ist, um tiefgehenden Schiffen den Einlauf in den Kanal zu gestatten.

Metropolitan Distriktbahn.

In der am 28. Februar d. J. abgehaltenen halbjährlichen Generalversammlung der Metropolitan Distriktgesellschaft wurde mitgetheilt, dass die Verkehrseinnahmen in dem vergangenen Halbjahre sich um 8 225 £ gesteigert haben. Der Personenverkehr ist hierbei mit 7 224 £ betheiligt, und zwar entfallen:

1. auf die I. Klasse 1 798 £ für 114 769 mehr beförderte Personen,
2. „ „ II. „ 2 807 „ „ 252 500 „ „ „
3. „ „ III. „ 1 965 „ „ 182 000 „ „ „
4. „ Saisonkarten 654 „

Im ganzen sind also über 500 000 Personen mehr gefahren. Mit Einschluss der Saisonkarteninhaber sind in dem Berichtshalbjahre 1 900 000 Personen I. Klasse, 4 240 000 Personen II. Klasse und 13 072 000 Personen III. Klasse, zusammen rund etwa 19 250 000 Personen befördert. Es entfielen somit auf die I. Klasse 9,89 pCt., auf die II. Klasse 22 pCt. und auf die III. Klasse 68 pCt. Im Durchschnitt ist jede Fahrt in I. Klasse mit 4,25 d., in II. Klasse mit 2,80 d. und in III. Klasse mit 1,92 d. bezahlt.

Aus den Betriebsergebnissen ist nachgewiesen, dass ein Theil des Verkehrs, welcher sich den Omnibussen zugewandt hatte, trotz augenscheinlichster Gegenbestrebungen der betreffenden Gesellschaften, sich der Eisenbahn wieder zugewandt hat. Seitens des Vorsitzenden wurde hierzu der Erwartung Ausdruck gegeben, dass das Publikum mehr und mehr die Eisenbahnen als ein, wenn auch vielleicht etwas theureres, jedenfalls aber geeigneteres Verkehrsmittel für den Personenverkehr in der Nähe von London anerkennen dürfte als die Omnibusse.

In dem Berichtshalbjahre sind 127 000 Züge abgelassen, welche etwa 1 107 200 km (688 000 Meilen) zurückgelegt haben.

Ueberschwemmungen.

Verheerende Ueberschwemmungen in verschiedenen Theilen Englands haben kürzlich zu mannigfachen Verkehrsstörungen der Eisenbahnen Veranlassung gegeben. Aus Leicester wurde gemeldet, dass durch das rasche Steigen der Gewässer im Soarthale die Midland-Eisenbahn auf eine Strecke von beinahe 16 km überschwemmt wurde. Die grosse Westbahn war stellenweise überschwemmt. Bristol, Exeter, Taunton, Bath, Tavistock, Leicester und andere Städte haben hierdurch mehr oder weniger gelitten. Gleichzeitig hatten mehrfache Schneeverwehungen stattgefunden.

Verkehr zwischen England und Frankreich während der Weltausstellung.

Zwischen den Englischen Bahnen und der Französischen Nordbahn sind kürzlich Verhandlungen zum Abschluss gelangt, welche eine Erleichterung des Verkehrs zwischen London und Paris während der Weltausstellung bezwecken. Demgemäss sollen mindestens täglich in jeder Richtung zwischen Calais und Dover 4 bis 5 der schnellfahrendsten Personendampfer der London and Chatham-Gesellschaft verkehren, welche für die Fahrt über den Kanal etwa 65 Minuten brauchen. Ausserdem wird der „Club Special Expresszug“ abgelassen, mit welchem jedesmal nur etwa 80 Personen befördert werden sollen. Derselbe verlässt London um 4 Uhr Nachmittags und trifft in Paris um 11 Uhr ein. Seitens der Eisenbahnverwaltungen wird eine erhebliche Steigerung des Kanalverkehrs erwartet. Mit Rücksicht hierauf sollen u. a. auch die neuen Hafenanlagen von Calais erweitert werden.

Wettbewerb der Omnibus- und Trambahngesellschaften.

In den Generalversammlungen der Eisenbahngesellschaften, welche in London und anderen grossen Verkehrsmittelpunkten Endbahnhöfe besitzen, wird vielfach über den Wettbewerb der Omnibus- und Trambahngesellschaften geklagt, welche den Eisenbahnen einen wesentlichen Theil des Verkehrs entziehen, da die letzteren nicht in der Lage sind, die Tarife so niedrig wie jene festzusetzen. Hierzu bemerkt die „Railway Press“, dass die zweifellose Vorliebe des Publikums für Omnibusse und Trambahnen nicht allein durch die billigeren Fahrpreise, sondern auch durch anderweitige Erleichterungen, welche die Verwaltungen der letztgenannten beiden Verkehrseinrichtungen gewähren, begründet sei. Den Eisenbahngesellschaften wird daher empfohlen, in dieser Hinsicht mehr als bisher dem von jenen gegebenen Beispiele zu folgen und die berechtigten Wünsche des Publikums zu berücksichtigen.

Aus Italien.

Sizilische Eisenbahngesellschaft.

Unserer kurzen Mittheilung über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1887/88 (Nr. 100 S. 943 vor. Jahrg. d. Ztg.) müssen wir noch einige Einzelheiten hinzufügen, welche die vorliegenden besonderen Verhältnisse der Bahn etwas näher erläutern. Nach dem Jahresbericht betrug die Einnahme 8 464 696 L., die gesammte Ausgabe einschliesslich der Rücklagen 7 739 226 L. Zu dem verfügbaren Reingewinn trat noch der Ueberschussrest aus dem Vorjahre mit 149 487 L., so dass über

874 957 L. Bestimmung zu treffen war. Da von der Dividende von $5^1/_2$ pCt. bereits 12,50 L. für die Aktie zur Vertheilung gelangt sind, blieben noch 15 L. auf die Aktie zu zahlen, und der Rest von 13 684 wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Weil auf das Ergebniss des Berichtsjahres sowohl die damalige finanzielle Krisis wie auch die Choleraepidemie auf der Insel wesentlichen Einfluss hatten, konnten die Erfolge des Betriebes trotz der gegen das Vorjahr um 679 400 L. geringeren Betriebseinnahme immer noch als zufriedenstellende bezeichnet werden, unter Hinweis auf die zunehmenden günstigen Verhältnisse aller Art, welche seit 1. Juli 1888 eingetreten sind. Ein bedeutender Theil an den Ersparnissen bei der Betriebsausgabe (über 101 300 L.) entfiel auf die Verringerung der Beamtenzahl um 121, welche durch eine sachgemässere Eintheilung des Dienstes und der Verwaltungsbezirke, insbesondere durch die Einsetzung einer eigenen Betriebsdirektion für die Strecke Bicocca-Syracus-Noto. Infolge der allmählich erfolgten Verbindung der einzelnen Theile des Bahnnetzes hat sich der Beamtenbedarf von 7,25 auf das betriebene Kilometer in 1885 auf 5,90 vermindern lassen, ohne die Anforderungen des Dienstes zu schädigen.

Die einzelnen Ziffern des Jahresberichtes anlangend, hat sich die Betriebslänge von 668 km nu: auf 673 km für das Berichtsjahr vermehrt und nach Abzug von Steuern und Stempelabgaben ergab sich als Grundlage für die Abrechnung mit dem Staat eine Betriebseinnahme von 6 961 217 L. für das Hauptnetz, von 195 879 L. für die Ergänzungslinien, insgesammt von 7 157 106 L., was für das ganze Netz im Durchschnitt 10 666 L. für das Kilometer ausmacht. Die durch oben erwähnte, den Betrieb lähmenden Ausnahmeverhältnisse herbeigeführte Mindereinnahme betrug für das Hauptnetz 733 600 L. und für die ganze Bahn 679 400 L., was einem Durchschnitt von 1 208 L. bezw. 1 012 L. für das Betriebskilometer entspricht.

Eröffnungen betreffend.

1. In Sizilien: Messina-Patti-Corda. Der grosse Peloritaner Tunnel und damit die Strecke Messina - Saponara sollten spätestens zu Anfang des Monats März im Bau beendigt sein.

2. In Calabrien: Battipaglia-Castrocucco. Für die Strecke Vallo - Pisciotta fand am 20. Februar die landespolizeiliche Abnahme statt und ist dieselbe am 1. März eröffnet worden.

Hilfslinie dei Giovi. In dem grossen Tunnel von Ronco hatten sich neuerdings in der von einer Unternehmerfirma ausgeführten Strecke wiederum einige Gesteinsschiebungen und Verdrückungen des Profils gezeigt, so dass die Regierung Mitte Februar sich veranlasst sah, die Verwaltung des Mittelmeernetzes zu geeigneten Maassregeln zu veranlassen. Letztere hat mit Eifer und Thatkraft die erforderlichen Bauarbeiten derart betrieben, dass eine Verzögerung der langersehnten Eröffnung der Hilfslinie nicht zu befürchten steht. Obwohl auch jetzt noch der Tag nicht genau festgestellt ist, soll es bei der Bestimmung sein Bewenden behalten, dass in der ersten Hälfte des April die Linie zunächst für die Güterbeförderung und erst später für den Personenverkehr eröffnet werden soll.

Mittelmeerbahn.

Der Bautenminister hat die seitens der Mittelmeerbahn für sechs der ihr konzessionirten neuen Linien eingereichten Bauanschläge, aus welchen sich für die Gesellschaft eine wesentliche Kostenersparniss ergibt, genehmigt.

Seekanal.

Wie „Das Schiff" meldet, haben die Italiener Fazzari und Morandini der Regierung einen für die Schifffahrt auf dem Mittelländischen Meer sehr bedeutungsvollen Entwurf für einen Seekanal unterbreitet. Danach soll in der Provinz Catanzaro zwischen dem Tyrrhenischen und Jonischen Meer ein Seeschifffahrtskanal von grossem Querschnitt gebaut werden, welcher vom Golf Sainte-Euphemie an der Westküste ausgehen und in dem Golf von Squillace an der Ostküste endigen soll. Gegenwärtig müssen die von Ost nach West oder umgekehrt bestimmten Schiffe die Insel Sizilien umfahren oder durch die Meerenge von Messina ihren Weg nehmen. Die Kanallinie ist so gewählt, dass von der Westseite vom Golf Sainte-Euphemie her das Flussbett des Amato, von der Ostseite her dasjenige des Corace benutzt werden. Man hofft durch eine Regulirung dieser Flussläufe 80 000 ha Land zu gewinnen. Der Kanal soll in einer Länge von 37 km ohne besondere Schwierigkeiten herzustellen sein. Die Aufsteller des Entwurfs rechnen darauf, dass allein durch den Ertrag der nutzbar gemachten Ländereien die Kosten der Bausumme gedeckt werden.

Aus Russland.

Grosse Russische Eisenbahn.

Die ordentliche Generalversammlung der Bahn ist auf den 29. April / 11. Mai d. J. einberufen.

Griasi-Zarizyn-Eisenbahn.

Die Verwaltung dieser Bahn wird, wie wir politischen Blättern entnehmen, in Warschau, Baku und Zarizyn Spezial-Handelsagenturen mit Nebenstellen in Moskau, Riga, Libau und Lodz einrichten. Ein von der Bahn versandtes Rundschreiben zeigt als Zweck dieser Einrichtung an: 1. die Lieferung von Waaren zu beschleunigen, 2. Aenderungen im Tarifwesen zur sofortigen Kenntniss der Lieferanten zu bringen, 3. letztere über den Zustand der Märkte zu unterrichten, 4. den An- und Verkauf von Waaren zu vermitteln.

Verantwortlichkeit hoher Beamten.

Kürzlich ist ein Gesetz veröffentlicht worden, welches die bisherigen Bestimmungen über die Art und Weise, wie die höchsten Würdenträger für im Amt verübte Vergehen zur gerichtlichen Verantwortung gezogen werden sollen, wesentlich ergänzt. Es ist ein öffentliches Geheimniss, bemerkt hierzu die „Magdeb. Ztg.", dass diese Bestimmungen mit dem bevorstehenden Prozess bezüglich des Eisenbahnunfalls bei Borki zusammenhängen, indem gegen den ehemaligen Minister der Verkehrsanstalten, Possjet, stark belastendes Material durch die Untersuchung beschafft worden ist, welches eine fahrlässige Leitung und Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens seitens des Ministeriums bezeugen soll. Dem Vernehmen nach habe der Kaiser davon absehen wollen, dass auch Possjet zur Verantwortung gezogen werde; aber der weitere Gang der Untersuchung habe so gewaltige Unregelmässigkeiten in allen Abtheilungen des Ministeriums festgestellt, dass es nicht mehr möglich schien, ihn frei ausgehen zu lassen. Der Kaiser habe infolge dessen einen geheimen Ausschuss unter Vorsitz des Grossfürsten Michael berufen, welcher besonders die Frage untersuchen sollte, ob Possjet, sowie die Barone Stjernwall und Taube gerichtlicher Verantwortung zu unterliegen hätten, diese Frage soll bejaht sein. Possjet wird jedoch nicht von einem gewöhnlichen Gerichte, sondern von einem besonders eingesetzten „Obersten Kriminalgerichtshof" unter Vorsitz des Präsidenten des Reichsgerichts abgeurtheilt werden. Mitglieder dieses Gerichts sind die Präsidenten der drei Abtheilungen des Reichsraths, die Präsidenten des Kassationsdepartements des Senats, sowie die Mitglieder der vereinigten Session dieses Departements und des ersten Departements des Senats. Als Staatsankläger amtirt der Justizminister; die Vertheidiger wählt sich der Angeklagte selbst. Ob in solchen Fällen die Verhandlung öffentlich ist, darüber ist nichts gesagt. Die neuen Bestimmungen sind natürlich nicht nur für den einen Fall Possjet erlassen worden, sondern sollen überhaupt für alle Fälle maassgebend bleiben, in welchen die höchsten Staatsdiener der „Pflichtverletzung im Dienst" angeklagt werden. Ob übrigens einer solchen Anklage Folge gegeben werden soll, hat in jedem einzelnen Falle zuerst der Kaiser zu entscheiden.

Getreideausfuhr und Getreidehäfen.

Dem „Handelsmuseum" entnehmen wir nachstehende Angaben: Die nachfolgende vom Finanzministerium veröffentlichte Tabelle gibt eine Uebersicht über die Russische Getreideausfuhr in den letzten drei Jahren:

	1886 Pud	1887 Pud	1888 Pud
Weizen	79 335 000	118 617 000	183 927 000
Roggen	59 948 000	72 710 000	99 501 000
Gerste	33 192 000	48 353 000	65 270 000
Hafer	33 763 000	59 666 000	86 804 000
Mais	19 694 000	26 514 000	15 836 000
Sonstiges Getreide	13 372 000	18 189 000	28 164 000
Im ganzen	239 304 000	344 049 000	479 502 000

Die gesammte Getreideausfuhr ist demnach von 1886 bis 1888 um 100 pCt. gestiegen, die von Weizen um 130 pCt., die von Hafer um 160 pCt., Mais dagegen ist zurückgegangen.

Die Russische Getreideausfuhr bewegt sich über 22 Austrittsstationen. In nachfolgender Tabelle sind die wichtigsten derselben mit den von ihnen in den Jahren 1886 und 1888 ausgeführten Getreidemengen, nach der Grösse dieser letzteren geordnet, zusammengestellt:

1886	Pud	1888	Pud
Odessa	62 291 344	Odessa	109 955 955
Petersburg	50 637 892	Rostow	64 365 396
Libau	18 251 378	Petersburg	49 282 569
Rostow	17 805 411	Nikolajew	47 441 385
Nikolajew	14 563 325	Libau	46 584 459
Sebastopol	11 858 305	Sebastopol	31 516 649
Berdiansk	10 687 928	Riga	24 724 574
Riga	8 097 069	Grajewo	23 894 149

Diese Tabelle lehrt, dass Odessa, welches 1886 ungefähr 25 und 1888 noch immer etwa 23 pCt. der gesammten Ausfuhr beherrschte, nach wie vor die erste Stelle einnimmt. Petersburg hat an dem Gesammtaufschwunge nicht theil genommen, ist sogar, absolut genommen, um ein Geringes zurückgegangen, und hat seine im Jahre 1886 innegehabte zweite Stelle nicht behauptet, sondern an das energisch aufstrebende Rostow abgeben müssen, dessen Ausfuhr in der Periode 1886—1888 von 18 auf 64 Millionen Pud angewachsen ist. Auch Nikolajew, welches von der fünften an die vierte Stelle vorgerückt ist, hat Libau überflügelt; die Ausfuhr von Nikolajew hat sich von 15 auf 47 Millionen Pud, also gleichfalls intensiver als die Gesammtausfuhr, vermehrt. Dies letztere gilt auch für Libau, dem es nur so gelingen konnte, seinen Platz gegenüber der gleichfalls zunehmenden Getreideausfuhr Sebastopols zu halten. Nicht minder zeigt Riga eine günstige Entwickelung. Die südlichen Häfen Odessa, Rostow, Nikolajew usw. befördern etwa ein Drittel der ganzen Ausfuhr.

Reichsgerichts - Erkenntnisse.

Nachträgliche Enteignung eines zu einer Bahnhofsanlage erforderlichen Droschkenhalteplatzes. Ist für die inzwischen infolge der Bahnhofsanlage eingetretene Werthsteigerung Entschädigung zu leisten? Berechnung der Entschädigung bei der Enteignung eines nach dem Bebauungsplan für eine Strassenanlage bestimmten Bauplatzes.

Entscheidungsgründe.

Nach den Feststellungen des angefochtenen Urtheils ist das dem Privatier F. G. gehörige Grundstück Gew. 16 Nr. 88 F. der Gemarkung von Frankfurt a. M. mit einem Flächeninhalte 17 a 0,3 qm im Januar 1884 von dem Königlich Preussischen Eisenbahnfiskus zum Zwecke der Anlage eines Droschkenhalteplatzes am Empfangsgebäude des damals im Bau befindlichen Centralbahnhofs zu Frankfurt a. M. enteignet und vom Fiskus am 27. Januar 1884 in Besitz genommen worden.

Die Entschädigung für diese Enteignung wurde durch Beschluss der Königlichen Regierung zu Wiesbaden vom 4. September 1885 auf 1 875 *M.* für das Ar, im ganzen auf 31 931 *M.* 25 *ℳ* festgesetzt und zu diesem Betrage demnächst an G. ausbezahlt. Letzterer sowohl als der Fiskus haben indessen mittelst selbständiger Klagen wegen der Höhe der Entschädigung den Rechtsweg ergriffen. Während G. eine Entschädigungssumme von 6 000 *M.* für das Ar, also im ganzen 102 180 *M.* beanspruchte und danach auf Verurtheilung des Fiskus zur Zahlung weiterer 70 248 *M.* 75 *ℳ* nebst Zinsen antrug, wurde vom Fiskus nur eine Entschädigung von 1 045 *M.* für das Ar, im ganzen 17 796 *M.* 35 *ℳ* zugebilligt und demgemäss Zurückzahlung von 14 148 *M.* 90 *ℳ* verlangt.

Das Landgericht beschloss die Verbindung beider Prozesse und verurtheilte sodann nach erfolgter Beweisaufnahme den Fiskus, unter Abweisung der von demselben erhobenen Klage und der Mehrforderung des G., diesem noch 61 711 *M.* 75 *ℳ* nebst Zinsen zu zahlen.

Auf die Berufung des Fiskus ist von dem Oberlandesgerichte dieses Urtheil aufgehoben, die Entschädigung auf im ganzen 51 090 *M.* festgesetzt und danach der Fiskus nur noch zur Zahlung von 19 158 *M.* 75 *ℳ* nebst Zinsen zu 5 pCt. vom 27. Januar 1884 bis 2. März 1886 und zu 6 pCt. von diesem Tage ab verurtheilt.

Die nunmehr von dem Fiskus eingelegte Revision kann insofern nicht für begründet erachtet werden, als sie dem Vorderrichter eine Verletzung des § 10 Absatz 2 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 (Gesetzsammlung S. 221) zum Vorwurfe macht.

Schon im Jahre 1880 war ein Theil der dem G. gehörigen und mit dem jetzt enteigneten zusammenhängenden Grundstücke zum Zwecke der Anlage des Centralbahnhofes enteignet und die Entschädigung dafür, da die Grundstücke damals Baustellenqualität nicht besassen, nach dem Werthe als Ackerland auf 1 045 *M.* für das Ar festgesetzt worden. Von dem Fiskus wurde nun in den Vorinstanzen geltend gemacht, dass G. eine höhere Entschädigung auch für die Parzelle Nr. 88 F. nicht beanspruchen könne, weil auch diese Parzelle lediglich zum Zwecke der Anlage beziehungsweise Erweiterung des Centralbahnhofes enteignet, der Droschkenhalteplatz durch den ordnungsmässigen Betrieb des Bahnhofs bedingt und dessen Accessorium sei, die neue Enteignung sich somit als Fortsetzung der früheren darstelle, zumal der Centralbahnhof im Jahre 1884 in seinen Haupt- und Nebentheilen noch nicht fertiggestellt gewesen sei, und weil deshalb die Wertherhöhung, welche das jetzt abzutretende Grundstück erst infolge der Anlage des Centralbahnhofes erhalten habe, nicht in Anschlag kommen dürfe.

Dem entgegen legt das Berufungsgericht das entscheidende Gewicht darauf, dass das hier fragliche Grundstück in dem Enteignungsplane von 1880 nicht einbegriffen war, seine Enteignung vielmehr erst 1884 beschlossen wurde, als die Bahnhofsanlage bereits in der Ausführung begriffen und hierdurch auch der wirkliche Werth des Grundstücks bedeutend gestiegen war. Es sieht demgemäss als die „neue Anlage", welche der § 10 Absatz 2 als werthsteigernd nicht berücksichtigt wissen will, nicht den Centralbahnhof, sondern den Droschkenhalteplatz an, indem es in dem letzteren, mag er auch den Zwecken des Centralbahnhofes dienen, eine, was die Enteignung betrifft, vollkommen selbständige Anlage erblickt.

Einen Rechtsirrthum lässt diese Begründung nicht erkennen

Nach den Vorschriften des Enteignungsgesetzes (§§ 15 ff.) hatte der Fiskus als Unternehmer der Centralbahnhofsanlage bei dem im Jahre 1880 eingeleiteten Enteignungsverfahren diejenigen Grundstücke, auf welche er sein Enteignungsrecht erstrecken wollte, speziell anzugeben und damit zugleich den Umfang der von ihm beabsichtigten neuen Anlage zu bezeichnen. Dass schon damals von der Möglichkeit der Anlegung eines Droschkenhalteplatzes an der jetzt hierfür bestimmten Stelle und von dem späteren Erwerbe der Parzelle Nr. 88 F. die Rede gewesen sei, behauptet der Revisionskläger selbst nicht. Vielmehr herrscht ausweislich des Thatbestandes der Vorentscheidung darüber Einverständniss, dass der Enteignungsplan vom Jahre 1880 die gedachte Parzelle nicht umfasst, und dass der Fiskus seine Absicht, diese Parzelle für die Zwecke des Centralbahnhofes zu verwenden, zuerst im Jahre 1884 kundgegeben hat. Bei dieser Sachlage und nachdem inzwischen das Grundstück des G. in dem städtischen Bebauungsplane zu einer Strasse bestimmt worden war, durfte das Berufungsgericht ohne Gesetzesverletzung die Schaffung eines Droschkenhalteplatzes unter Benutzung des dem G. gehörigen Grundstücks als eine im Verhältniss zu der früheren Enteignung und dem derselben zu Grunde liegenden Plane „neue Anlage" im Sinne des § 10 Absatz 2 des Enteignungsgesetzes ansehen, auch wenn ein Droschkenhalteplatz an sich für einen nothwendigen Bestandtheil der ganzen Bahnhofsanlage zu erachten wäre.

Wenn der Revisionskläger darauf hinweist, dass bei Festhaltung der Grundsätze des zweiten Richters die Bahnverwaltungen zu ihrem Vortheil und zum Schaden der Anlieger vielleicht genöthigt sein würden, in Zukunft von vornherein ein Maximum des möglicherweise gebrauchten Terrains zu expropriiren und etwaige Reststücke demnächst zu verkaufen, so kann dieser Bemerkung für die vorliegende Entscheidung eine Bedeutung nicht beigelegt werden, um so weniger, als das Gesetz für die Feststellung des Gegenstandes der Enteignung und für die Entscheidung, inwieweit eine Entziehung von Privateigenthum zu dem Unternehmen erforderlich ist, ein bestimmtes Verfahren vorgeschrieben und bestimmte Behörden eingesetzt hat.

Hiernach muss mit dem Berufungsgerichte davon ausgegangen werden, dass die dem G. zu gewährende Entschädigung nicht nach dem Werthe, welchen das Grundstück Gew. Nr. 88 F. im Jahre 1880, sondern nach dem Werthe, welchen dasselbe am 27. Januar 1884 gehabt hat, zu berechnen ist.

Dagegen erscheint die Festsetzung dieses Werthes auf die Summe von 51 090 *M.* nicht gerechtfertigt und mindestens nicht ausreichend begründet.

Wie der Vorderrichter für erwiesen erachtet, war schon im Oktober 1882 ein städtischer Bebauungsplan zu stande gekommen und förmlich festgestellt, nach welchem das Grundstück Gew. Nr. 88 F. seinem ganzen Umfange nach in die Strasse fiel. Damit war dem G. faktisch die Möglichkeit, jenes Grundstück zu bebauen, auch wenn solche vorher bestand, entzogen und die Verpflichtung auferlegt, dasselbe auf Verlangen der Stadtgemeinde gegen eine nach den §§ 24 ff. des Enteignungsgesetzes festzusetzende Entschädigung für den öffentlichen Verkehr abzutreten. (Vergl. §§ 8, 11, 13, 14 des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875, Gesetzsammlung Seite 561.) Durch die Höhe der hiernach zu erwartenden Entschädigung bestimmte sich fortan der Werth des Grundstücks. War auch G. durch den vorliegenden Bebauungsplan nicht behindert, sein Grundstück zu verkaufen, so musste doch jeder Käufer bei Berechnung des Kaufpreises damit rechnen, dass ihm demnächst das Eigenthum des Grundstücks für den öffentlichen Verkehr entzogen und dagegen nur die gesetzliche Entschädigung gewährt werden würde. Bei dieser Entschädigung aber durfte gemäss des oben besprochenen § 10 Absatz 2 verbunden mit §§ 8 und 29 des Enteignungsgesetzes weder eine Wertherhöhung noch eine Werthverminderung, welche das Grundstück erst infolge des Bebauungsplans erlangte, namentlich auch eine etwa erst durch diesen Plan bewirkte Baustellenqualität, nicht in Anschlag gebracht, sondern nur derjenige Werth zu Grunde gelegt werden, welchen das Grundstück zur Zeit der Aufstellung des Bebauungsplanes ohne Rücksicht auf denselben gehabt hatte. (Vgl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Band VIII Seite 237, Band XVII Seite 162).

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 6. Dezember 1888 in der Sache Preussischer Eisenbahnfiskus [Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M.] w. G.)

§ 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes findet nur Anwendung, wenn in dem früheren Urtheil auf eine Rente erkannt ist. Unter einer Rente ist nur ein Ersatz für den künftigen Erwerb und Unterhalt des Beschädigten zu verstehen.

Der Kläger verlangt in Gemässheit des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 Vergütung desjenigen Schadens, welchen er durch den am 18. November 1882 auf dem Kohlfurter Bahnhof erfolgten Eisenbahnunfall erlitten hat. Der beklagte Eisenbahnfiskus hat die Einrede der Verjährung nach § 8 des Gesetzes erhoben und diese ist, da die gegenwärtige Klage erst im April 1887 zugestellt worden, zweifellos begründet, wofern nicht der Replik des Klägers stattzugeben ist, dass durch seine frühere, auf einen Theil des Schadens gerichtete Klage bezw. durch das darauf unter dem 15. April 1886 ergangene rechtskräftige Urtheil der Lauf der Verjährung unterbrochen worden ist. Die erste Instanz hat dies verneint und darum den Anspruch für verjährt gehalten, der Berufungsrichter dagegen es bejaht und darum die Einrede der Verjährung verworfen und deshalb den Anspruch für begründet erachtet. Die hiergegen vom Beklagten erhobene Revision muss für gerechtfertigt erachtet werden.

Der Berufungsrichter nimmt an, dass es sich bei gegenwärtiger Klage nur um Wiedergewährung einer schon in dem früheren Prozess geforderten und bis zu dem Tage, bis zu dem sie gefordert worden (29. November 1883), auch zuerkannten Rente, wiewohl in anderem und höherem Betrage handle, also der Fall des § 7 des Haftpflichtgesetzes vorliege, da der frühere Anspruch unbestritten vor Ablauf der Verjährungsfrist geltend gemacht und darum jederzeit die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente zulässig sei, wenn sich die für deren Feststellung maassgebend gewesenen Verhältnisse wesentlich ändern, was hier durch die inmittelst am 1. November 1886 erfolgte Pensionirung des Klägers eingetreten sei. Der Berufungsrichter setzt also selbst für die Anwendung dieser Vorschrift voraus, dass in dem früheren Prozess der Schadensersatz schon in der Gestalt einer Rente beansprucht und zuerkannt sei. Hierin kann ihm auch nur beigetreten werden. Denn wenn das Gesetz für Erhöhung oder Wiedergewährung einer Rente eine wesentliche Aenderung derjenigen Verhältnisse voraussetzt, welche für „die Feststellung, Minderung oder Aufhebung" derselben maassgebend gewesen sind, so setzt es damit die frühere Zuerkennung einer Rente voraus, welche festgestellt, gemindert oder aufgehoben worden ist und nunmehr erhöht, gemindert, bezw. wiedergewährt werden soll. Von Erhöhung oder Wiedergewährung einer Rente, die überhaupt noch nicht bestanden hat, kann nicht die Rede sein. Darin geht aber der Berufungsrichter fehl, dass er annimmt, der Kläger habe vorliegenden Falls schon in dem früheren Prozess eine Rente gefordert und zuerkannt erhalten.

Er geht davon aus, dass Kläger in dem früheren Prozess Entschädigung in der Form einer Rente insofern beansprucht und zuerkannt erhalten habe, als er Ersatz für Fahrgeldüberschüsse mit monatlich 55 *M.* petirt und mit 40 *M.* für den Monat in der That zuerkannt erhalten habe. Nun ist ja freilich zuzugeben, dass der Ersatz für eine solche regelmässig wiederkehrende Einbusse den rechtlichen Charakter einer Rente haben kann und nach § 7 al. 1 sogar in der Regel haben soll, dass er ihn auch nicht allein deshalb verliert, weil er für die vergangene Zeit in einer Gesammtsumme zuerkannt wird. Andererseits ist aber auch nicht jeder für eine wiederkehrende Einbusse und nach dem Maasse derselben zugesprochene Ersatz eine Rente, wie sie das Gesetz bei der Vorschrift des § 7 im Sinne hat. Vielmehr hat es dabei eine Rente im Auge, welche als Ersatz für den **künftigen** Erwerb und Unterhalt des Beschädigten dient und deren Zuerkennung daher auch an und für sich für die Zukunft maassgebend sein würde, dies aber nicht sein soll, soweit die Zuerkennung und Höhe von Verhältnissen abhängt, welche in der Folgezeit wechseln können. In diesem Sinne ist aber hier die Ersatzforderung im Vorprozess weder vom Kläger geltend gemacht, noch ihm zuerkannt worden. Das Petitum war auf „die Summe von 1 211,95 *M.*" gerichtet, darunter auf 678 *M.* eingebüsste Ueberschüsse von Fahrgeldern für die Zeit vom 20. November 1882 bis 29. November 1883, also für 12⅓ Monat à 30 Tage mit 55 *M.* für den Monat. — Hierauf zuerkannt sind 992,28 *M.* mit Zinsen vom 5. Juni 1884, ausdrücklich aberkannt die weiteren Ansprüche, soweit solche bis 29. November 1883 vom Kläger geltend gemacht waren. Unzweideutig ist damit nicht ein Bezug von 55 *M.* für den Monat „als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb" petirt und (zum Theil) zuerkannt worden, dergestalt, dass die petirte bezw. zuerkannte Summe nur den fälligen Theil des ganzen Bezugs darstellt, sondern die Summe ist das Ganze, was an den fraglichen Geldern überhaupt eingeklagt und zugesprochen worden ist. Hiermit steht auch nicht im Widerspruch, sondern völlig im Einklang, dass Kläger sein Petitum im Vorprozess „unter Vorbehalt weiterer Entschädigungsansprüche" geltend gemacht und der Richter laut Tenor und Begründung des Urtheils nur über die bis zum 29. November 1883 erwachsenen Entschädigungsansprüche erkannt hat und hat erkennen wollen. Es fehlt daher an der nothwendigen Voraussetzung für die Anwendung der im § 7 cit. gegebenen Vorschrift, indem eine Rente im Sinne dieses Paragraphen nicht beansprucht und weder zuerkannt, noch — wie in dem vom Berufungsrichter angezogenen Falle: Entscheidungen Bd. 17 S 23 f. — blos wegen der die Zuerkennung momentan verhindernden Verhältnisse aberkannt worden ist. Von einer wegen veränderter Umstände zulässigen Erhöhung einer bereits zuerkannten Rente konnte daher, wie auch schon in früheren analogen Fällen vom III. Senat des Reichsgerichts angenommen worden ist (vergl. Urtheil vom 1. Mai 1888 III 37/1888), nicht die Rede sein.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 30. November 1888 in Sachen H. wider den Preussischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch das Eisenbahn-Betriebsamt in Dessau.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Regierungsrath Bornemann in Breslau wurde zum Ober-Regierungsrath ernannt und mit Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der I. Abtheilung der Eisenbahndirektion in Breslau betraut. Regierungs- und Baurath Schultz, bisher in Stolp, ist nach Bromberg als Mitglied der Eisenbahndirektion daselbst, und Baurath Brennhausen, bisher in Essen, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt Stolp versetzt worden.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahnen.

Der Präsident des Aufsichtsraths der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahnen, Generallieutenant Wasily Feichtner, ist am 12. d. Mts. gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Betriebsüberlassungen.

Uebernahme des Eigenthums der Bahnstrecken Gotha-Ohrdruf und Fröttstädt-Friedrichroda durch den Preussischen Staat. Am 1. April 1889 werden die der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung gehörigen, im Betrieb befindlichen Bahnen:

a) von Gotha nach Ohrdruf, welche bisher für Rechnung der Herzoglichen Regierung vom Preussischen Staate betrieben wurde, und

b) von Fröttstädt nach Friedrichroda, welche bisher von der Herzoglichen Regierung an einen Privatunternehmer verpachtet war,

in das Eigenthum des Preussischen Staates bezw. in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt übergehen.

Die genannten Strecken werden bezüglich der Verwaltung und Betriebsleitung vom bezeichneten Tage ab dem zur unterzeichneten Verwaltung gehörigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Cassel unterstellt.

Erfurt, den 14. März 1889. (690)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Umwandlung von Stationen in Haltestellen.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau wird die zwischen Reppen und Cüstrin gelegene bisherige Station Kohlow am 1. April d. J. in eine Haltestelle umgewandelt.

Eine Aenderung in den Abfertigungsbefugnissen dieser Haltestelle tritt hierdurch nicht ein.

Berlin, den 18. März 1889. (691)
Die geschäftsführende Verwaltung.

3. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Wegen Schneeverwehung wurde am 16. März l. J. der Gesammtverkehr auf allen Linien der im Betriebe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Kolomeaer Lokalbahnen bis auf Widerruf eingestellt.

Lemberg, den 16. März 1889. (692)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Am 16. März l. J. wurde wegen heftigen Schneesturmes der Gesammtverkehr in den Strecken Czernowitz-Nowosielitza, Czudin-Karapcziu und Hatna-Kimpolung der in unserem Betriebe stehenden Bukowinaer Lokalbahnen bis auf Widerruf eingestellt.

Lemberg, den 16. März 1889. (693)
Die Betriebsdirektion.

4. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der wegen andauernder Schneeverwehungen gestörte Verkehr ist ab 18 Februar l. J. wieder auf sämmtlichen Linien in vollem Umfange aufgenommen worden.

München, den 8. März 1889. (694)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Auf der im Betrieb der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Strecke Czernowitz-Nowosielitza der Bukowinaer Lokalbahnen wurde am 13. März 1889 der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 202 wieder aufgenommen.

Lemberg, am 14. März 1889. (695)
Die Betriebsdirektion.

5. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Wegen neuerdings eingetretenen Schneewehen musste der Verkehr auf der Lokalbahn:

a) Berchtesgaden - Reichenhall vom 21. mit 23. und vom 24. mit 25. Februar, ferner
b) Ludwigsstadt - Lehesten vom 24. mit 25. Februar l. J.

eingestellt werden.

München, den 12. März 1889. (696)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

6. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für Getreidesendungen, welche nach dem 1. April d. J. in Rastatt mit der Bahn in Wagenladungen ankommen und von dort mit der Bahn in Wagenladungen wieder weiterversendet werden, werden unter den in den Reexpeditionsbestimmungen vom 1. Januar 1889 für Getreidetransporte vorgesehenen Bedingungen Rückvergütungen gewährt, über deren Höhe die Grossh. Bahnverwaltung Rastatt nähere Auskunft ertheilt.

Karlsruhe, den 13. März 1889. (697)
Generaldirektion.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband,** Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, wird mit Gültigkeit vom 20. März d. J. der X. Nachtrag zum Theil II Heft Nr. 2 des Gütertarifs (Verkehr zwischen Württembergischen und Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Stationen) ausgegeben, welcher eine Ergänzung der speziellen Tarifvorschriften, Frachtsätze für die Württembergischen Stationen Hasenberg, Stetten a/Heuchelberg und Unterbothingen, ferner für die Elsässische Station Moosch, sowie eine Ergänzung des Ausnahmetarifs für Thomasschlacken enthält.

Der Nachtrag wird auf Bestellung von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich abgegeben.

München, den 10. März 1889. (698)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Mai l. J. werden die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Heidingsfeld und Würzburg einerseits und den Stationen Crailsheim und Ulm anderseits in der Stückgutklasse sowie in Spezialtarif A 2, soweit sie billiger sind, als die bezüglichen Sätze im Bayerischen Lokaltarif vom 1. November 1888 auf die letzteren Sätze erhöht.

Karlsruhe, den 14. März 1889. (699)
Generaldirektion.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Im Hanfverkehr von den Stationen der Polässje'schen Bahnen nach dem Ausnahmetarif 3 ist die Selbstverladung durch die Versender zulässig und wird dann an Stelle der Aufladekosten eine Stationsgebühr von 1,22 Kopeke für 100 kg erhoben. Ferner ist im Flachs- und Hanfverkehr von der Station Muchawiec der Warschau-Terespoler Bahn (Ausnahmetarif 2 A, 2 B und 3) die Selbstverladung durch die Versender unter den gleichen Bedingungen wie auf der Moskau-Brester Bahn zulässig.

Die vorstehenden Tarifänderungen treten von sogleich in Kraft.

Bromberg, den 9. März 1889. (700)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1889 gelangt zum **Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Magdeburg** vom 1. Mai 1885 der Nachtrag XII zur Einführung. Derselbe hat folgenden Inhalt:

1. Anderweite Frachtsätze für Gr. Linteln,
2. Aenderung des Waarenverzeichnisses für Holz des Ausnahmetarifs 2,
3. neue Frachtsätze für Braunkohlen,
4. neue Frachtsätze für gebrannte Steine,
5. Ausnahmetarif für Kies,
6. „ „ Staubkalk,
7. „ „ Kalirohsalze,
8. „ „ Stückgüter zur Ausfuhr über See.

Die vorstehend unter 6 und 7 genannten Tarife finden im Verkehr mit den Stationen der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn bis auf weiteres keine Anwendung.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Billetexpeditionen unseres Bezirks zu beziehen.

Bromberg, den 8. März 1889. (701)

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Durch den am 1. April 1889 in Kraft tretenden Tarifnachtrag XVIII werden neue bezw. abgeänderte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Zschakau, Friedrichroda, Waltershausen, Georgenthal und Ohrdruf eingeführt, die Ausnahmetarife Nr. 2 für Europäisches Stammholz, Nr. 6 für bestimmte Stückgüter, Nr. 7 für Metalle und Metallwaaren, Nr. 8 für Steine des Spezialtarifs III ergänzt bezw. abgeändert, sowie die seitherige Bezeichnung: „Berlin-Thüringisch-Bayerischer Eisenbahnverband" unter Aufhebung der Frachtsätze für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen in „Thüringisch-Bayerischer Eisenbahnverband" geändert. Die Frachtsätze für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen finden Ersatz durch den am 1. April 1889 in Kraft tretenden „Berlin - Bayerischen Gütertarif". An die Besitzer des Haupttarifs wird der vorerwähnte Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 14. März 1889. (702)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. April d. J. ab findet direkte Abfertigung von lebenden Thieren nach und von der Haltestelle Radis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt statt. Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen bleibt bis auf weiteres noch ausgeschlossen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 14. März 1889. (703)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 15. April d. J. gelangen für die Beförderung von Tabak (Roh- und Roll-) von Hochfeld Rh und Neuss nach Galizischen Stationen für Sendungen von Belgischen und Holländischen Hafenstationen ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfragen.

Breslau, den 13. März 1889. (704)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg. Am 1. April 1889 kommt der Nachtrag 10 zu dem Tarif für den Lokal-Güterverkehr im Bezirk der unterzeichneten Direktion zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Aenderungen der Bestimmungen über die Abfertigung von Gütern auf der Leipziger Verbindungsbahn, Entfernungen für die für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtete Station Angern, anderweite niedrigere Entfernungen der Frachtsätze für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Kies im Verkehr nach diesen Stationen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind vom 25. d. Mts. ab bei den diesseitigen Güterexpeditionen zum Preise von 40 ₰ zu beziehen.

Magdeburg, den 14. März 1889. (705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbumschlagsverkehr in Dresden und Riesa. Die während der Elbschifffahrts-Periode 1888 gültig gewesenen besonderen Tarifbestimmungen für den Güterumschlag in Dresden-Elbkai und in Riesa-Elbkai werden im allgemeinen und im gleichen Umfange für das Jahr 1889 erneuert.

Die neue Ausgabe dieser Tarifbestimmungen kann durch unsere Wirthschaftsverwaltung hierselbst (Strehlenerstrasse) bezogen werden.

Dresden, den 16. März 1889. (706)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch - Sächsischer Verkehr. Der am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Nachtrag XV zum Gütertarife Theil II enthält ausser Ergänzungen der Vorbemerkungen und der Ausnahmetarife neue Frachtsätze für die Stationen Altchemnitz (für Eil- und Stückgüter), Kleinwaltersdorf und Pirk der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie veränderte, mit Erhöhungen verbundene Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen

Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach einerseits und Bodenbach, Ebersbach, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert andererseits.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Dresden, am 18. März 1889. (707)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Angern. Die bisher nur für den Personen-Verkehr eingerichtete Station Angern an der Bahnstrecke Magdeburg - Wittenberge wird am 1. April d. J. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern eröffnet.

Güter in Wagenladungen, sowie Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere (ausgenommen Hunde auf Hundebillets) sind von der Beförderung von und nach der genannten Station ausgeschlossen. Auch werden Sprengstoffe von und nach Angern einstweilen zur Beförderung nicht angenommen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen im Verkehr zwischen der genannten Station und den übrigen Stationen des diesseitigen Direktionsbezirks kommen durch den am 1. April d. J. in Kraft tretenden Nachtrag 10 zum diesseitigen Lokal-Gütertarif zur Einführung.

Magdeburg, den 13. März 1889. (708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. April 1889 für den Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab werden die Frachtsätze nach dem Ruhrorter Hafen von Zeche Hannibal I und II (Station Riemke) auf 17,80 und von der Kokerei G. Schulz (Station Riemke) auf 18,80 ℳ für 10000 kg berichtigt bezw. erhöht.

Köln, den 16. März 1889. (709)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Zum Gütertarife für den Verkehr Köln (rechtsrheinisch) usw. - Oldenburg vom 1. Juli 1887 wird am 1. April d. J. der Nachtrag IV zur Ausgabe gelangen.

Derselbe enthält ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien, Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen sowie für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung, seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Aufgabe gelangen.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 15. März 1889. (BW 710)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Württembergischer Verkehr. Der am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Nachtrag IX zum Gütertarife Theil II enthält ausser einer Ergänzung der Vorbemerkungen zum Tarife und einer Aenderung des Ausnahmetarifs X für Metalle und Metallwaaren neue Frachtsätze für die Sächsische Station Altchemnitz (Eil- und Stückgut), sowie veränderte, mit Erhöhungen verbundene Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bregenz, Friedrichshafen, Romanshorn und Rorschach einerseits und Bodenbach, Ebersbach, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert andererseits.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 18. März 1889. (711)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 1. April 1889 ab wird die Station Oberlauchringen mit den um 4 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Thiengen in die Hefte I—IV des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn aufgenommen.

Köln, den 16. März 1889. (712)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Im Namen der betheiligten Verwaltungen bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass am 15. April d. J. zwischen London und Niederländischen Stationen einerseits und Italienischen Stationen über die Rheinlinien und Gotthardbahn andererseits ein Tarif für direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zur Einführung gelangen wird. (713)

Mainz, den 15. März 1889.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Spezialdirektion.

8. Verdingungen.

Verdingung von Feuerungsmaterialien. Die in der Zeit vom 1. Juni 1889 bis Ende Juni 1890 erforderlichen Feuerungsmaterialien und zwar:

95 000 kg Torfkohlen,
110 000 „ kieferne Holzkohlen,
1 070 000 „ Presskohlen zur Heizung der Personenwagen,
1 270 t inländische Braunkohlen,
920 „ inländische Braunkohlen-Briquets oder Böhmische Braunkohlen

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift Angebot auf Lieferung von Feuerungsmaterialien bis zum Eröffnungstermin am

Donnerstag, den 4. April 1889,
Vormittags 11 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 27. April d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sind in Nr. 85 des Deutschen Reichsanzeigers vom 29. März 1888 veröffentlicht. (714)

Magdeburg, den 16. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg aufkommende unbeschriebene, sowie diejenige beschriebene Makulatur, welche von den zuständigen Behörden zur freien Verwendung bestimmt wird, deren Gesammtmenge in jedem der beiden letzten Jahre ungefähr 10 000 kg betrug, soll im Wege des Meistgebots, zunächst auf ein Jahr, verkauft werden. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sind in Nr. 85 des Deutschen Reichsanzeigers vom 29. März 1888 veröffentlicht. Die weiteren Vertragsbedingungen liegen im diesseitigen Sekretariate hierselbst, Fürstenstrasse 1/10 Zimmer Nr. 3, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ bezogen werden. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf den Kauf von Makulatur“ bis zu dem

am Mittwoch, den 27. März 1889,
Vormittags 11 Uhr

im diesseitigen Verwaltungsgebäude, Fürstenstrasse 1/10, Saal Nr. 32, stattfindenden Termine versiegelt und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 12. April 1889 ab. (715)

Magdeburg, den 11. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 23. 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel.
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 23. März 1889.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. März 1889.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Aus den Berathungen des Preussischen Abgeordnetenhauses,
betr. den Etat der Eisenbahnverwaltung.

In den Sitzungen des Abgeordnetenhauses am 15. und 16. d. Mts., welchen der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr von Maybach, beiwohnte, stand die zweite Berathung des Entwurfs des Eisenbahnetats für 1889/90 auf der Tagesordnung.*)

Die Berathungen wurden in folgender Weise vorgenommen: 1. Bei Titel 1 wurden abgehandelt:

a) Allgemeine Fragen, die formelle Gestaltung des Etats, Organisation und Betriebslängen, Gesammtergebniss des Etats und Angemessenheit der Veranschlagungen,

b) Personenverkehr und Personentarife;

2. beim Titel 2 kam dann der Güterverkehr und Gütertarife zugleich mit den Verhandlungen des Landeseisenbahnraths zur Berathung und endlich wurde

3. die Frage erörtert über vorgeschlagene Erhöhungen der Normalgehälter und Stellenvermehrungen, Beamtenverhältnissse usw.

*) In Verbindung damit wurde

1. die Berathung der Verhandlungen des Landeseisenbahnraths im Jahre 1888,

2. der Bericht über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung während des Zeitraumes vom 1. Oktober 1887 bis dahin 1888,

3. der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staats verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahr 1887/88, und

4. der Nachweis über die Verwendung des in dem Etat der Eisenbahnverwaltung für 1. April 1887/88 unter Titel 42 der einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben vorgesehenen Dispositionsfonds von 1 500 000 *M.* erledigt.

Aus den ausführlichen Verhandlungen geben wir auf Grund der stenographischen Sitzungsberichte zunächst den lichtvollen Bericht des Berichterstatters der Budgetkommission Abg. von Tiedemann-Bomst und dann vor allem die Reden des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten von Maybach ausführlich wieder, welcher die Grundsätze offen darlegte, welche die Staatsregierung bei der Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen (namentlich hinsichtlich der jetzt schwebenden Tagesfragen) befolgt hat und auch weiter befolgen will.

Berichterstatter Abg. von Tiedemann-Bomst hob in seinem (mündlichen) Bericht zunächst zwei mehr formelle Aenderungen hervor, die der vorliegende Etat der Eisenbahnverwaltung aufweist. Die Eisenbahnverwaltung sei dem Beispiele der Postverwaltung gefolgt und habe eine Reinigung der Sprache vorgenommen, die in der Budgetkommission des allgemeinen Beifalls sich erfreut habe. Man finde im vorliegenden Etat kaum noch ein einziges Fremdwort: „es gibt in Zukunft keine Billets mehr, sondern Fahrkarten, keine Retourbillets, sondern Rückfahrtskarten, und derartige Veränderungen sind durchweg vorgenommen worden."

Was dann die formelle Aufstellung des Etats betrifft, so werde man angenehm von dem geringeren Volumen desselben berührt. „Während bereits vor 2 Jahren eine Vereinigung der Einnahmetitel der verschiedenen Direktionsetats stattgefunden hat, ist diese selbe Vereinfachung nunmehr auch auf die Ausgaben ausgedehnt worden. Es leuchtet ein, dass dadurch der Etat wesentlich übersichtlicher wird. In früheren Jahren war es ausserordentlich schwierig, einen Vergleich anzustellen zwischen dem vorgelegten Etat und seinen Vorgängern. Denn in jedem Jahre kamen wesentliche Veränderungen in der Organisation der Eisenbahnverwaltung vor: es wurden einzelne

Bahnstrecken aus einem Direktionsbezirk in den anderen verlegt; es wurden Verkehrsleitungen geändert und dadurch eine wesentliche Verschiebung in den Etats der einzelnen Direktionen hervorgerufen, so dass ein Vergleich zwischen den einzelnen Etats von einem Jahre und dem vorigen nicht gut möglich war, oder wenigstens sehr schwierig."

Die Sache habe aber auch noch eine materielle Bedeutung; denn durch diese Vereinfachung würden auch wesentliche Ersparnisse erzielt. Nach den etatsrechtlichen Grundsätzen müsse die Rechnungslegung genau nach Titeln und Kapiteln getrennt, wie sie im Etat stehen, vorgenommen werden. „Dadurch wurde die Eisenbahnverwaltung zu sehr weitläufigen und komplizirten Auseinanderrechnungen zwischen den einzelnen Direktionen gezwungen. Diese Auseinanderrechnungen können in Zukunft wegfallen; und es werden dadurch sowohl Beamte wie auch Schreibwerk in grossem Maasse erspart werden. Es hat auch kein wesentliches Interesse, diese Trennung in der Rechnung zwischen den einzelnen Direktionen weiter aufrecht zu erhalten. Beispielsweise: was hat es für ein Interesse, wenn die Kosten eines durchgehenden Zuges von Berlin nach Köln auf die verschiedenen Direktionsbezirke berechnet werden, die dieser Zug durchläuft? Was hat es für ein Interesse, wenn ein Güterverkehr z. B. vom Ruhrgebiet nach Hamburg genau nach seinen Ausgaben und Einnahmen auf die Direktionsbezirke vertheilt wird, die er berührt."

All das Material, was zur Beurtheilung des Etats erforderlich ist, wird in Beilagen in ausführlicher Form gegeben.

Was die Organisation der Eisenbahnverwaltung und die Betriebslängen der Preussischen Staatsbahnen anlangt, so sind in ersterer Beziehung dieses Mal nur ganz unwesentliche Veränderungen hervorzuheben. Die Strecke Feudingen - Laasphe-Cölbe ist von der Direktion Hannover an die Direktion Elberfeld übergegangen; die Strecken Gotha-Ohrdruf und Fröttstädt-Friedrichroda werden dem Direktionsbezirk Erfurt zugetheilt.

Die Betriebslängen stellen sich am 1. April d. J. auf 23 367 km; sie werden am 30. März nächsten Jahres nach dem Etat auf 24 419 km, im ganzen also um rund 1 052 km wachsen. Von diesen gesammten Betriebslängen werden als Bahnen untergeordneter Bedeutung rund 6 200 km betrieben.

Was das Gesammtergebniss des vorliegenden Etats betrifft, so sind die gesammten Einnahmen auf rund 775 Millionen veranschlagt, die Ausgaben auf 496½ Millionen, sodass der Ueberschuss im Ordinarium 278½ Millionen Mark beträgt. Bringt man das Extraordinarium, was in diesem Jahre um rund 1½ Millionen niedriger dotirt ist als im vorigen Jahre, mit 11⅓ Millionen in Abzug, so bleibt ein Ueberschuss von rund 267 Millionen.

Hinsichtlich der Frage, ob diese Veranschlagungen richtig und angemessen seien, müsse man sich zunächst vergegenwärtigen, dass die Grundsätze, nach denen der Etat aufgestellt werden soll, folgende sind. Es soll in erster Linie zu Grunde gelegt werden das wirkliche Ergebniss des zuletzt abgerechneten Jahres, also in diesem Falle des Jahres 1887/88. Dieses Ergebniss soll dann modifizirt werden nach den bisherigen Ergebnissen des laufenden Jahres, sowie nach speziell zu erwartenden Aenderungen, und auf die Weise sollen die Einnahmen festgestellt werden. Die Ausgaben richten sich demnächst naturgemäss nach diesen Einnahmen und nach den Verkehrsannahmen, die dieser Einnahmeschätzung zu Grunde gelegt sind. In dieser Weise sei auch verfahren.

Der Ueberschuss des Jahres 1887/88 hat im Ordinarium betragen rund 273 Millionen Mark; er war im vorigem Jahre — für 1888/89 — veranschlagt auf 244 Millionen. Nach den Mittheilungen des Herrn Finanzministers, die derselbe bei Gelegenheit der Ueberreichung des Etats gemacht hat, wird im laufenden Jahre eine Mehreinnahme gegenüber den Veranschlagungen des Etats zu erwarten sein von rund 56 Millionen Mark; mithin würde das laufende Etatsjahr einen Ueberschuss geben von 300 Millionen.

Im vorliegenden Etat sei der Ueberschuss im ganzen geschätzt auf 278 Millionen im Ordinarium, würde also gegenüber dem laufenden Jahre um 22 Millionen zurückbleiben, welche Annahme durch die im Etat aufgeführten Umstände gerechtfertigt werde. Als ungünstige Momente, welche das Ergebniss in den Einnahmen beeinflussen, wird zunächst hervorgehoben, dass das Jahr 1888 ein Schaltjahr war, dass also jetzt der Schalttag ausfällt, was einen Einnahmeausfall von 1 700 000 *M.* ausmacht. Dann sind eine ganze Reihe von Tarifermässigungen eingetreten, die nach der Schätzung der Königlichen Staatsregierung im Personen- und Güterverkehr zusammen einen Einnahmeausfall von 7 200 000 *M.* ausmachen; und schliesslich ist auch zu bemerken, dass im Jahre 1887/88 in ganz ausserordentlicher Weise die Stromschifffahrt behindert war nicht allein durch das lange Anhalten des Winters und des Eises, sondern auch im Sommer durch für längere Zeit eintretenden Wassermangel. Die Königliche Staatsregierung schätzt diese Mehreinnahmen, die allein aus diesen Verhältnissen herrühren, für 1887/88 auf 4½ Millionen Mark.

Wenn man alle diese Zahlen sich vergegenwärtigt, so kommt man zu dem Schluss, dass allerdings der vorliegende Etat mit ausserordentlicher Vorsicht aufgestellt ist. Indessen, die Frage, ob er zu niedrig oder zu hoch bemessen ist, wird heute wohl niemand in der Lage sein zu entscheiden; es kommt darauf an, ob die Besserung im Verkehr, die im vorigen Jahre eingetreten ist, sich demnächst weiter entwickelt hat und heute auch, Gott sei Dank, noch im Steigen begriffen ist, sich weiter erhalten wird oder nicht; bleibt sie auf dem Niveau, wo sie zur Zeit der Veranschlagung des Etats war, dann sind die Veranschlagungen richtig, steigt sie weiter, dann werden wir allerdings mit Mehrüberschüssen zu thun haben.

Wir haben alle Veranlassung, wenn dieser Fall eintritt, uns darüber zu freuen, und um so weniger Ursache, hier eine scharfe Kritik zu üben, als ja das Eisenbahngarantiegesetz nach dieser Richtung hin einen sehr richtigen und korrekten Ausgleich schafft. Denn wenn wirklich die veranschlagten Einnahmen und Ueberschüsse sich wesentlich als zu niedrig veranschlagt herausstellen würden, so würde weiter keine Folge eintreten, als dass nunmehr die Bestimmung des Eisenbahngarantiegesetzes eintreten würde, wonach ¾ pCt. der Eisenbahnkapitalschuld zunächst zur Schuldentilgung zu verwenden wären. Diese betragen im ganzen rund 43 Millionen Mark; von diesen sind nur 12 Millionen Mark bisher in den Etat der Staatsschuldenverwaltung eingestellt, und ob auch die Steigerung wirklich 31 Millionen Mark mehr betragen wird, als sie im Etat veranschlagt worden ist, — das kann im voraus nicht entschieden werden.

Es wurde im Anschluss hieran in der Budgetkommission noch die Frage erörtert, die im Hause sowohl wie in der Tagespresse in letzter Zeit so sehr viele Erörterungen gefunden hat, nämlich die, ob angesichts dieser hohen Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung, wie sie sich bei den letzten Rechnungsabschlüssen gezeigt haben und wie sie auch in dem vorliegenden Etat wieder hervortreten, eine allgemeine und wesentliche Tarifermässigung angezeigt sei.

Dagegen musste zunächst angeführt werden, dass doch die allgemeine Finanzlage nicht dazu angethan sei, uns zur Aufgabe von dauernden und wesentlichen Einnahmeposten anzuregen. Besonders im Hinblick auf die zukünftigen Mehrbedürfnisse des Reiches würde ein solcher Schritt vom Standpunkt der allgemeinen Finanzlage aus nicht zu empfehlen sein.

Dann muss man bedenken, dass wir auch fernerhin mit den Sekundärbahnbauten fortfahren wollen, wie das bisher geschehen ist. Das Ziel, was wir uns stecken müssen in Bezug auf die Aufschliessung des Landes durch Schienenwege, ist meiner Ueberzeugung nach noch lange nicht erreicht. Wollen wir diese Bauten aber weiter fortführen, so werden wir nunmehr mehr oder weniger an unrentable Linien kommen, die unzweifelhaft die Ueberschüsse des Etats zu kürzen geeignet sein werden. Wollen wir fortfahren in den Sekundärbahnbauten, so werden wir vorsichtig sein müssen mit Tarifermässigungen.

Dann muss ich hervorheben, dass wir seit dem Bestehen der Staatseisenbahnverwaltung, also seit dem Jahre 1879, bisher es noch niemals mit einer scharfen wirthschaftlichen Krisis zu thun gehabt haben. Eine ähnliche Krisis, wie sie im Jahre 1872/73 zu verzeichnen gewesen ist, ist seither noch nicht eingetreten. Und die Erfahrungen, die damals seitens der Eisenbahnverwaltungen gemacht sind, müssen uns doch auch wieder zur grössten Vorsicht auf dem Gebiete der Tarifermässigung nöthigen; denn dem wollen wir uns doch nicht wieder aussetzen, dass wir die Konsequenzen einer solchen Krisis ziehen und eine generelle Tariferhöhung von 20 pCt. eintreten lassen, wie es damals sich als nothwendig herausstellte. Man muss sich überhaupt klar sein, dass ein jeder Schritt, den man auf dem Gebiete der Tarifermässigung vorwärts thut, einen viel grösseren Schaden anrichten würde, wenn wir dereinst wieder gezwungen sein sollten, ihn rückwärts zu machen, als der Vortheil ist, den die Tarifermässigung bringt.

Schliesslich wies der Berichterstatter darauf hin, dass das Haus zweifellos den Weg, den es jetzt eingeschlagen habe, auch weiter noch gehen und überall da, wo wirthschaftliche Interessen es erfordern, mit Tarifermässigungen allmählich vorgehen wolle. „Wir wissen noch nicht — wir haben noch nicht Erfahrungen darin — welche Wirkung dieses alles haben wird, und daher glaubte die Budgetkommission ihrerseits nicht eine generelle Tarifermässigung hier empfehlen zu können; sie glaubte nur hervorheben zu sollen, dass der Weg, den die Staatsregierung bisher gegangen ist, der richtige ist. Er hat sich bewährt und hat sich als gut erwiesen, also wollen wir ihn auch weiter gehen."

Anknüpfend an die Aufforderung des Vorredners, mit den Ausgaben sparsam zu sein, sprach sich der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach dahin aus, dass unsere gegenwärtige günstige Finanzlage uns keinen Anlass bieten dürfe, uns in eine ökonomische Gleichgültigkeit einzuwiegen. „Die Zeiten sind jetzt gut. Wie lange noch? Wir

wissen es nicht. Der Verkehr wird, wenn der Segen des Friedens uns erhalten bleibt, hoffentlich sich weiter entwickeln, die wirthschaftliche Thätigkeit und die wirthschaftliche Kraft des Landes wird wachsen; allein wir haben das nicht sicher und ich glaube, dass es den altpreussischen Grundsätzen entspricht, dass wir auf allen Gebieten des Staats und — was ich hier besonders zu betonen habe — auf den Gebieten der Staatseisenbahnverwaltung vorsichtig verfahren, wenn wir Einnahmen preisgeben, wenn wir neue Ausgaben dauernd, auf uns nehmen.

Ich habe in früheren Jahren zur Beschwichtigung derer, welche aus der Ueberführung der Privatbahnen in den Staatsbesitz finanzielle Besorgnisse schöpften, dargelegt, dass diese Besorgnisse nicht begründet seien. Die Erfahrung hat diese Ausführungen gerechtfertigt. Für die Ueberschüsse hat sich in der Presse und bei den Wahlreden für das jetzige Haus eine solche Menge von Liebhabern gefunden, dass man sich ihrer kaum erwehren kann. Der eine will diese Ueberschüsse verwendet haben, — je nachdem das Forum war, vor dem er sprach, — zu Tarifermässigungen, der andere zur Erhöhung von Beamtenbesoldungen, der dritte zur Beschaffung von Betriebsmitteln, der vierte zu Steuererlässen, der fünfte zu Sekundärbahnen usw., ich könnte noch eine ganze Menge von Rezepten anführen, die mir damals persönlich überreicht worden sind, indessen ich glaube, wir werden davon doch überall nur einen sparsamen Gebrauch machen können. Denn auch der Vorschlag, mit stärkerer Amortisation der Staatsschuld vorzugehen, wird immer nur in einem gewissen Umfang ausführbar sein, so dass er auch den sonst vorsichtigen Finanzmann ansprechen muss.

Nehmen wir das Resultat des vergangenen Jahres, so ist, wenn ich absehe von den Tilgungsquoten, die in Ausgaben der Eisenbahnverwaltung stecken — ich meine den Tilgungsquoten für Prioritätsobligationen der verstaatlichten Bahnen und für Aktien, deren Amortisation uns obliegt, wie bei der Stargard-Posener und Oberschlesischen Bahn — ich sage, wenn man von dem absieht, so finden Sie, dass über die Zinsen der Staatseisenbahnkapitalschuld, wie sie uns belastet, ein Betrag aufgebracht worden ist, von über 119,9 Millionen Mark und über die Zinsen der gesammten Staatsschuld, von der Amortisation natürlich abgesehen, ein Betrag von über 114 Millionen Mark rund. Ich führe dies an im Interesse unseres Staatskredits, nichts weniger als zu dem Zweck, um die Verwaltung irgendwie zu glorifiziren; die Verwaltung hat ihre Pflicht gethan, wenigstens ist sie bestrebt gewesen, sie zu erfüllen. Ist das Resultat ein erfreuliches, so können wir es hinnehmen.

Im laufenden Jahre — angenommen, dass diejenigen Mehrerträge sich ergeben, die der Herr Finanzminister bei der ersten Berathung des Etats erwähnte — würde die Sache sich so stellen, dass wir einen Ertrag von beinahe 133 Millionen Mark über die Zinsen der Staatseisenbahnkapitalschuld erreichen, von 124 Millionen über die der gesammten Staatsschulden, und wenn wir ausser Betracht lassen das, was wir zur Tilgung der Prioritätsobligationen ausgeben müssen, nämlich einen Betrag von mehr als 12 Millionen Mark, von 145 Millionen, beziehungsweise 136 Millionen Mark.

Der vorliegende Etat weist weiter nach, dass ein sehr erheblicher Betrag über die Zinsen der Staatseisenbahnkapitalschuld aufgebracht werden soll, ebenso über die Zinsen der gesammten Staatsschuld für alle Zwecke. Selbst nach Abzug der Tilgungsquoten, wie sie planmässig vorgeschrieben sind und im Staatshaushaltsetat weggegeben worden sind, würden wir einen Ueberschuss von mehr als 80,5 Millionen haben aus der Staatseisenbahnverwaltung; aber, wie gesagt, ob das immer so bleiben wird, ist eine andere Frage. Zur Vorsicht muss ich nach allen Richtungen rathen.

Bei aller Besorgniss für ein gutes Resultat haben wir uns doch nicht entschliessen können, Ihnen eine geringere Summe an Einnahmen im Etat vorzuschlagen. Ich glaube sagen zu können, dass, wenn nicht noch ganz gewaltige Missstände eintreten — was wir ja nicht hoffen — wir in diesem Jahre einen Einnahmeertrag haben werden, der denjenigen, den wir für das nächste Jahr in Ansatz gebracht haben, übersteigen wird. Wir haben bei den Einnahmen nachgewiesen, dass wir verschiedene Verkehrserleichterungen ins Auge gefasst haben, beim Personenverkehr und beim Güterverkehr. Es macht sich ganz von selbst, dass im Laufe des Jahres hier und da noch einige folgen werden Ob die von grösserem oder geringerem Belang sein werden, steht dahin. Allein die Regierung wird sich niemals dessen unbewusst werden, dass sie für das Gesammtresultat eine gewisse Verantwortung übernommen hat, und dass sie zu durchgreifenden Maassregeln, namentlich zu Maassregeln von unabsehbaren Folgen nicht wird übergehen dürfen, bevor sie die Sachlage nach allen Seiten geprüft hat und sich über den Effekt vollkommen klar geworden ist. Verbesserungen, Erleichterungen, Reformen — ja, m. H., die streben wir an, die wünschen wir im Einklang mit der grossen Majorität des Landes; aber Ueberstürzungen, möchte ich sagen: leichtfertige Preisgabe kolossaler Einnahmebeträge ohne die Sicherheit eines Ersatzes dafür, können wir uns nicht zu Schulden kommen lassen. Die so häufig auftretende Redensart: Sie können sich beruhigen, da wird eine so gewaltige Verkehrsvermehrung eintreten, dass Sie Ersatz dafür haben — die ist nur mit sehr grosser Vorsicht aufzunehmen. Denn diese Verkehrsvermehrung, wenn sie wirklich eintritt, hat doch eine erhebliche Vermehrung der Ausgaben zur Folge, und der Nettoertrag, auf den es immer ankommt, kann darunter nur leiden. Ich erinnere mich eines Falles, der in einem Nachbarstaate vorkam, wo man einmal probeweise mit einer ganz erheblichen Verminderung der Personengeldfahrpreise vorging, und wo man den Erfolg hatte, dass die Frequenz, meistentheils auf kurze Entfernungen — auf lange war sie nicht gewünscht — sich um etwa 49 pCt. hob, die Einnahmen um 5 pCt., während der Ueberschuss von 16 Millionen Gulden auf 13 Millionen zurückging. Wir haben ähnliche Dinge in früheren Zeiten auch bei uns erlebt, wo man auch nicht vorsichtig verfahren und hinterher hat zurückgehen müssen. Im Jahre 1874, als die 20prozentige Tariferhöhung im Gange war, die nachher eingeführt wurde, da wurde der Regierung ganz ausdrücklich zum Vorwurf gemacht, dass sie mit der Maassregel, um dem Schwindel vorzubeugen und der Ueberspekulation, durch eine Erhöhung der Tarife nicht früher vorgegangen sei, dass sie erst damals vorging, als die Industrie schon daniederlag, die nun natürlich unter der Tariferhöhung doppelt litt.

Ich denke, diese Erfahrung, die wir damals gemacht haben, muss uns eine Lehre sein. Wiederholt habe ich in diesem Hause ausgesprochen: Fortschritt, aber kein Rückschritt. Was wir gethan haben zur Erleichterung des Verkehrs, müssen wir nicht in die Lage kommen zurückzunehmen. Verbesserungen nach allen Richtungen, soweit wir sie nach sorgfältiger Prüfung ertragen können, aber über diese Grenze hinaus nicht!

Ich habe mich gefreut, dass der Wortführer der nationalliberalen Partei bei der ersten Berathung des Etats gerade diesen Punkt ganz besonders betont hat, dass er die Regierung zur Energie und zur Umsicht aufgefordert hat dem übermässigen Andrängen auf Tarifermässigungen gegenüber. Dann möchte ich noch gleich auf die Ausgaben eingehen. Es ist richtig, wir werden voraussichtlich bei verschiedenen Titeln des Etats vermöge der Steigerung der Preise eine Erhöhung der Ausgaben erleben, selbst wenn wir das Tableau, wie es gegenwärtig eingerichtet ist, ganz unverändert erhalten; denn für Eisen und Kohlen werden wir höhere Preise voraussichtlich anlegen müssen, und das ist um so unbequemer, als die Kohlen- und Eisenindustrie der Eisenbahnverwaltung nicht etwa deshalb die Zumuthung erlässt, die Tarife zu ermässigen, sondern nebenbei noch immer auf demselben Standpunkt steht, Ermässigungen der Tarife, aber höhere Preise zu ihren Gunsten zu verlangen.

Wir werden also mit doppelten Ruthen geschlagen. Alle Anträge, mögen sie auch mitunter nicht gerade in sehr schmackhafter Form an uns herantreten, prüfen wir, finden wir etwas Wahres darin, sind wir uns der Aufgabe bewusst, mit der Entwickelung des Staatseisenbahnsystems die wirthschaftliche Entwickelung des Landes nach Kräften zu fördern, unbeschadet der finanziellen Interessen des Landes.

Sie finden in den Ausgaben — gegen die Form des Etats ist ja bis jetzt kein Widerspruch erhoben — insbesondere Gehaltsverbesserungen wiederum von 1 080 000 ℳ für die vorhandenen Beamten. Ich erkläre gleich dabei, dass die Regierung nicht der Meinung ist, dass sie, auch wenn generelle Gehaltsverbesserungen in Preussen zur Durchführung kommen, die Eisenbahnbeamten ausschliessen soll. Ich betrachte die seitherigen Verbesserungen gewissermaassen nur als eine Abschlagszahlung für die einzelnen Kategorien, welche gerade durch die dringenden Bedürfnisse hervorgerufen sind, die wir unbeschadet dessen, was wir in Zukunft noch zu thun haben, gewähren. Wir haben 1 258 Etatsstellen mehr ausgeworfen. Der Herr Vorredner wünscht, dass ersichtlich gemacht werde, auf welche Direktionsbezirke die Stellenvermehrung falle, indessen es wird vielleicht nicht schwierig sein, in Zukunft durch Vergleichung des Etats mit dem vorjährigen leichter als jetzt in dieser Beziehung entgegenzukommen.

Für Wohlfahrtseinrichtungen haben wir über 2 Millionen im Etat. Wir haben insbesondere für die Sonntagsruhe, für dienstfreie Zeit der Beamten und Arbeiter erhebliche Summen ausgeworfen. Das Prinzip, was ich früher hier schon ausgesprochen habe, leitet uns nach wie vor. Wir wollen den Beamten Gelegenheit geben, den Gottesdienst zu besuchen und bei den Ihrigen zuzubringen, und was wir früher nicht gethan haben, den Arbeitern ohne Abzug vom Lohn einen freien Tag im Monat zu gewähren.

Für Kommunalsteuern glauben wir ausgeben zu müssen etwa $5^1/_3$ Millionen, für Erneuerungszwecke über $5^1/_2$ Millionen mehr als nach den gewohnten Rücklagesätzen zurückzulegen wären. Für Ergänzungen sollen etwa verwendet werden 7 300 000 ℳ. Wenn erwähnt wurde, es habe bei den Privatbahnen früher in der Beziehung, was aus dem Ordinarium oder aus dem Betriebe oder aus anderen Fonds, aus Anleihen

zu bestreiten wäre, ein bestimmtes Prinzip nicht gegolten, so kann ich das wohl in gewisser Beziehung zugeben. Meine Erfahrungen reichen in dieser Beziehung auch ziemlich weit, und ich habe die Erfahrung gemacht, dass bei einigen Verwaltungen, welche sehr gute Einnahmen hatten, allerdings nicht unerhebliche Beträge für Ergänzungen aus den laufenden Einnahmen gedeckt worden sind. Die Zahl dieser Verwaltungen ist aber eine geringe, und sie haben sich gedeckt oder zu decken gesucht nicht immer ohne Widerspruch der Aktionäre, welche eine höhere Dividende beanspruchten; bei einigen Bahnen waren aber noch einige andere Motive im Spiele. Das Gesetz von 1838 bestimmt, dass, wenn ein Ertrag von mehr als 10 pCt. aufkommt, die Tarife heruntergesetzt werden sollen, und da hatten wir einige Bahnen, die diesen Ertrag abwarfen oder abzuwerfen drohten und vorsichtig dafür sorgten, dass die Ueberschüsse in Meliorationen ihre Verwendung fanden, statt zu Tarifermässigungen.

Wir sehen dann, dass für den Personenverkehr über 2 Millionen, was schon erwähnt worden ist, für den Güterverkehr über 5 200 000 *M.* nachgelassen werden sollten. Sie sehen ferner, dass vielleicht noch grössere Beträge in Wegfall nommen werden. Nebenbei will ich noch anführen, was nicht im Etat ausdrücklich Erwähnung findet, dass wir zu Gehaltserhöhungen für die von den verstaatlichten Bahnen überkommenen niederen und mittleren Beamten, um sie auf die Sätze der Staatsbahnbeamten zu bringen, jetzt eine Summe von etwa 13 Millionen Mark verwendet haben. Es ist bekannt, dass die Gehaltssätze für diese Beamten ausserordentlich gering waren, und dass es erforderlich war, sie zu erhöhen.

Dass durch unsere Tarife die Verkehrsentwickelung nicht gehindert worden ist, das sehen Sie an der Lebhaftigkeit des Verkehrs, die sich entwickelt hat und die, wie wir hoffen wollen, auch noch länger fortdauern wird. Es ist unser Wunsch, in noch anderen Beziehungen entgegenzukommen, auch in Bezug auf verschiedene Einrichtungen der Bahnen: so ist unser Wunsch, die Züge zu vermehren, raschere Züge einzurichten, und Züge, die besser ausgestattet sind. Dazu ist aber noch erforderlich, dass wir von Ihnen die Mittel bewilligt bekommen, um unseren Fuhrpark zu verstärken. Wir wünschen auch in Bezug auf den Güterverkehr noch reichlicher ausgestattet zu werden, dabei müssen wir uns — das ist auch ein Gesichtspunkt — wohl hüten, mit Tarifermässigungen zur Heranlockung des Verkehrs vorzugehen, ehe wir nicht in der Lage sind, ihn bewältigen zu können. Wir haben ja Reserven gehabt, und zwar recht starke Reserven, um den erhöhten Anforderungen des Verkehrs nachzukommen; diese haben aber wider unser Erwarten bei weitem nicht gereicht und wir sahen uns also in die Lage versetzt, den Anforderungen eines stärkeren Verkehrs genügen zu müssen.

Ich bitte Sie, die Ueberzeugung mitnehmen zu wollen, dass die Staatseisenbahnverwaltung ihrer Verantwortung sich voll bewusst ist, dass sie, soweit es an ihr liegt, sich hüten wird, vor dieses Haus zu treten mit dem Bekenntniss, sie habe sich in Ausgaben zu viel zugemuthet und in Einnahme zu viel preisgegeben und sei deshalb in der Lage, ein schlechteres Resultat zu bringen und vielleicht gar zu Steuererhebungen schreiten zu müssen, um die Zinsen der Eisenbahnkapitalien zu decken. Wir werden die Entwickelung der Dinge sorgfältig verfolgen, den Bedürfnissen des Verkehrs nach Möglichkeit entgegenkommen, unter sorgfältiger Wahrung der Staatsfinanzinteressen, das ist unsere Pflicht. Ich bitte Sie, m. H., unterstützen Sie die Regierung in dieser ihrer Aufgabe.

Abg. Dr. Hammacher: Kein Mitglied des Hauses verlange eine ungemessene Herabsetzung der Tarife, ein Theil der Wünsche nach Tarifermässigung sei ja von dem Minister erfüllt worden, aber bei solchen Ueberschüssen der Staatsbahnverwaltung müsse dem Wohlstande des Landes nach der tarifarischen Richtung hin geholfen werden. Gerade durch die Erklärung, dass die Ueberschüsse zur Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes verwendet werden sollten, habe die Regierung seiner Zeit das Haus zur Annahme der Verstaatlichung bewogen. Da dürfe man sich nicht wundern, dass dann die Interessenten infolge der Ueberschüsse weitere Tarifherabsetzungen wünschten. Der Abg. Hobrecht habe in der ersten Berathung des Etats allerdings gesagt, dass man mit Tarifermässigungen vorsichtig sein solle. Er habe damit nichts anderes gesagt, als was jedes andere Mitglied seiner Partei gesagt haben würde. Er habe aber damit nicht die wesentliche Aufgabe der Regierung abweisen wollen, durch Tarifermässigung zur Hebung des wirthschaftlichen Lebens beizutragen. Nach der eigenen Meinung des Ministers solle die Staatsbahnverwaltung nicht eine Steigerung der Ueberschüsse als Selbstzweck erzielen, sondern vielmehr dieselben zur Pflege und Förderung des wirthschaftlichen Wohls des Landes verwenden. Die allgemeinen Staatsinteressen hätten bisher aber mehr Vortheile von den Ueberschüssen, als die Verkehrsinteressenten, die Produzenten und Konsumenten. Von den in den letzten zehn Jahren abgeschriebenen 335 Millionen Mark seien nur 190 Millionen zur Amortisation der Eisenbahnkapitalschuld bezw. zur Abschreibung auf solche Kredite verwendet worden, welche der Landtag bewilligt habe, um Eisenbahnen und ähnliche Unternehmungen staatsseitig auszuführen. Ein namhafter Betrag diene also dem allgemeinen Staatsverwaltungszwecke. Wenn die Ueberschüsse aus den Eisenbahnen einmal nicht mehr zur Deckung der steigenden Ausgaben im Ordinarium ausreichten, müsse man entweder neue Steuern erheben oder mit künftigen Defizits arbeiten. Das Eisenbahngarantiegesetz stehe nur auf dem Papier, da die danach vorgeschriebene Amortisation der Eisenbahnkapitalschuld nur rechnungsmässig auf dem Papier erfolge. Er erkenne an, dass der Finanzminister von den Ueberschüssen des vorigen Etats 36 Millionen zur Staatsschuldentilgung verwendet habe, dazu habe es aber nicht des freien Willens des Finanzministers bedurft, denn es sei durch das Konsolidationsgesetz vorgeschrieben, die Ueberschüsse eines Jahres zur Staatsschuldentilgung zu verwenden, wenn nicht der künftige Etat andere Dispositionen treffe. Als es sich seiner Zeit um die Verstaatlichung gehandelt habe, sei keiner im Hause einer anderen Meinung gewesen, als dass die Ueberschüsse im Interesse des wirthschaftlichen Lebens verwendet werden sollten. Wo bleibe aber die Ausführung? Wenn jetzt 84 Millionen als Amortisationssumme im Etat ständen, so verdanke man das lediglich der Loyalität des jetzigen Finanzministers. Das Extraordinarium im Eisenbahnetat sei im jetzigen Etat niedriger bedacht als in dem vorigen. Vor der Verstaatlichung von 1868—1880/81 habe die Summe des Extraordinariums zwischen 3 und 4 pCt. des Ordinariums betragen. Nach der Verstaatlichung sei für das Extraordinarium immer weniger verwendet worden, sodass der Prozentsatz im Verhältniss zum Ordinarium die Höhe von 3 pCt. niemals übersteige und durchschnittlich 1 pCt. niedriger sei, als vor der Verstaatlichung. In dem sogenannten Sekundärbahngesetz seien 50 Millionen für Vermehrung des Betriebsmaterials und weitere 50 Millionen für Bahnhofsbauten, Legung zweiter Gleise usw. auf Kredit übernommen worden. Diese Mittel hätte man nicht auf Anleihen, sondern auf das Extraordinarium übernehmen sollen. Man sehe in Preussen als erstrebenswerthes Ziel an, dass die Einnahmen des Staats zur Deckung der Ausgaben im Ordinarium und im Extraordinarium ausreichten. Wenn man aber solche Mittel auf Anleihen übernehme, erhalte der Etat eine ganz falsche finanzielle Tragweite. Hätte man auf laufende Mittel z. B. 30 Millionen Mark mehr übernommen in diesem Etat, so würde man gesehen haben, dass die Mittel zur dauernden Uebernahme solcher Ausgaben nicht ausreichten.

Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach erwidert auf die Anregung des Vorredners, betreffend eine stärkere Besetzung des Extraordinariums: „Das Gesetz vom 27. März 1882 sagt ausdrücklich, nachdem in § 1 darüber bestimmt ist, wie die Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung vom Jahre 1882/83 ab verwendet werden sollen:

> Unter Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten im Sinne dieses Gesetzes sind die Beträge zu verstehen, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren die vom Staat noch nicht selbstschuldnerisch übernommenen und von den übernommenen die auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden noch nicht übergegangenen Zinsrenten- und Amortisationsbeträge aus den mit Privateisenbahngesellschaften vom Jahre 1879 abgeschlossenen Betriebs- und Eigenthumsüberlassungsverträgen eingerechnet worden sind.

Für die Staatseisenbahnverwaltung ist es absolut gleichgültig, ob Sie die Ausgaben in das Extraordinarium stellen oder in eine Anleihe. Wir sind lediglich durch Zweckmässigkeitsrücksichten dahin gekommen, die Anleihen etwas stärker in Anspruch zu nehmen, weil es nicht möglich war, die Vorbereitungen so zeitig fertig zu stellen, als es erforderlich gewesen wäre, um die betreffenden Summen in den Etatsentwurf zu stellen. Die Staatsverwaltung verlangt und muss verlangen, dass bis zum 1. Juli jeden Jahres ihr eine Mittheilung wird, wie der Etat des nächsten Jahres zu gestalten ist. Bis dahin müssen die ausserordentlichen Bedürfnisse angemeldet werden. Wenn wir z. B. jetzt den Etat zum Gesetz erhoben sehen, wenn das Anleihegesetz demnächst die Genehmigung finden wird, würden wir nicht in der Lage sein, auch bei Anstrengung aller Kräfte, alle die Projekte, die wir so gern im Interesse des Landes zum Ausdruck gebracht sehen möchten, so zeitig für das Etatsjahr 1890/91 in ihren Ziffern festzulegen, dass wir sagen können zum 1. Juli: wir brauchen das und das, und zwar für die und die Objekte. Aus diesem Grunde haben wir seither aus Zweckmässigkeitsrücksichten uns dazu entschliessen müssen, die Summen, welche wir nicht ins Extraordinarium setzen konnten, in das Anleihegesetz zu bringen.

Ich gebe zu, dass es vielleicht rationell ist, sich auf ein ziemlich starkes Extraordinarium einzurichten. Ich erinnere mich der Verhandlungen, welche im Jahre 1879/80 nicht über

den Eisenbahnetat, sondern überhaupt über die Gestaltung des Staatshaushaltsetats geführt wurden, und ich glaube recht zu haben, wenn ich behaupte, dass damals von der Annahme ausgegangen wurde, es würde gegenüber den Gesammtbedürfnissen des Staates von in Summa etwa 26 Millionen — nicht für die Eisenbahnverwaltung —, die Summe war ja kleiner, erforderlich sein. Ich wiederhole, für die Staatseisenbahnverwaltung bleibt es gleich, ob die Summe in das Extraordinarium gebracht oder in Anleihen gesetzt wird. Wir haben übrigens jetzt schon im Ordinarium — ich habe es vorhin erwähnt — eine Summe von 7 Millionen Mark, welche man nach ganz strengen Grundsätzen in das Extraordinarium verweisen könnte, und welche Privatbahnen in der Regel aus dem Baufonds zu nehmen pflegten. Wir haben also sogar das Ordinarium verstärkt; wir würden auch keinen Anstand nehmen, sobald wir soweit fertig sein werden, das Extraordinarium zu erhöhen, vorausgesetzt, dass die Finanzverwaltung einverstanden ist. Was wäre aber der Erfolg gewesen, wenn wir nun in der That diese 30 Millionen, von denen der Herr Vorredner sprach, in das Extraordinarium genommen hätten? Allerdings der, nach meiner Auffassung, dass der Gesammteffekt des Staatshaushaltes ein anderer gewesen wäre und die Verwendungszwecke vielleicht andere geworden wären. Sie wären vielleicht in der Lage gewesen, für andere Zwecke soviel zu disponiren, wie Sie disponirt haben bei anderen Etats. Also nach der Auffassung des Herrn Abgeordneten würde der Staatshaushalt im ganzen ein etwas anderes Gesicht haben, wie er jetzt hat, aber er wird mir zugeben, dass der Etat der Eisenbahnverwaltung, so lange das Gesetz von 1882 besteht, kein anderes Gesicht zeigen würde, wie er jetzt hat, und so wird er auch bleiben müssen."

Abg. Graf zu Limburg-Stirum glaubte, dass diese Frage doch nicht die Bedeutung habe, die ihr der Abg. Dr. Hammacher beilege. Wolle man in Zeiten des wirthschaftlichen Niederganges streng an der Amortisation festhalten, so bleibe gar nichts Anderes übrig, als ein Defizit entstehen zu lassen. Durch einen beweglichen Faktor in den direkten Steuern könnte man allerdings die Amortisation durchführen. Aber wer würde es auf sich nehmen, in Zeiten des wirthschaftlichen Niederganges dem Lande zuzumuthen, aus den direkten Steuern das Mehr aufzubringen? Die Hauptsache sei Sparsamkeit bei den Ausgaben, davon aber habe er bei den Freunden des Abg. Dr. Hammacher gegenüber diesem Etat nichts gemerkt. Auch er (Redner) würde sich Tarifermässigungen, die der Abg. Dr. Hammacher im Widerspruch mit seinem Hinweis auf die schwankenden Eisenbahneinnahmen verlange, gern gefallen lassen. Indessen beschwöre man mit einer Tarifermässigung sofort einen Wettbewerb der übrigen Interessenten herauf. Die Tarifermässigungen kämen nicht allen Steuerzahlern gleichmässig zu gute. Er könne daher den Minister nur bitten, dem heftigen Drängen nach Tarifermässigung nicht nachzugeben.

Der Regierungskommissar, Geheime Ober-Finanzrath Schmidt, stellte fest, dass der Finanzminister mit der Tendenz, Amortisationen zu machen, im allgemeinen einverstanden sei, und damit fortfahren werde, soweit es möglich sei, über die Einnahmen des Staates in dieser Beziehung zu verfügen. Der Antrag des Abg. Dr. Hammacher bezwecke aber nichts Geringeres, als eine Veränderung des Garantiegesetzes von 1882. Der Abg. Dr. Hammacher sei unzufrieden mit der Bestimmung, dass in zweiter Linie die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung verwendet werden sollen zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche andernfalls durch Aufnahme neuer Anleihen gedeckt werden müssten. Der Abg. Dr. Hammacher wolle dagegen die Staatsregierung in die Nothwendigkeit versetzen, die Mittel zur Deckung der Differenz zwischen den Ausgaben und Einnahmen anderweit zu beschaffen. Dies sei möglich durch die Ersparniss anderer Staatsausgaben oder durch Vermehrung der Einnahmen. Wenn der Abg. Dr. Hammacher unter effektiver Amortisation die Einstellung des Betrages in die Ausgaben verstehe, so würde die Folge sein, dass der gegenwärtige Etat mit einem Defizit von 91 Millionen abschlösse. Der Abg. Dr. Hammacher habe gemeint, dass die Mehreinnahmen der Eisenbahnverwaltung der Hauptsache nach von den Verfrachtern herrührten und diesen wieder zu gute kommen müssten. Nun fänden sich in diesen Einnahmen Positionen, die durchaus nicht aus der Industrie herrührten, z. B. die Ersparnisse, die aus dem Fallen des Zinsfusses entstanden seien. Dies sei lediglich eine Folge einer Finanzoperation, die mit dem Verkehr als solchem nichts zu thun habe.

Abg. Rickert: Nachdem der Abg. Graf zu Limburg-Stirum erklärt habe, dass seine Freunde auf Tarifermässigungen nicht drängen wollen, würden wohl die scharfen Auseinandersetzungen, die über diese Frage erwartet worden seien, nicht erscheinen. Dass vom Ressort des Finanzministeriums die Bestrebungen auf Tarifermässigung zurückgewiesen würden, finde er erklärlich, aber er zweifle, ob das auf die Dauer möglich sein werde, und wundere sich, dass seitens der Regierung nicht schon bei der Verstaatlichung diese Absicht ausgesprochen worden sei. Dem Abg. Dr. Hammacher sei mit Recht heute der Vorwurf gemacht, dass sich seine beiden Forderungen mit einander in Widerspruch befänden. So widerspruchsvoll habe aber auch die Majorität gedacht, als sie die Verstaatlichung beschlossen habe. Seine Freunde hätten damals gleich vorausgesagt, entweder würden die Eisenbahnen eine Einnahmequelle für den Staat sein oder die Erwartungen auf Tarifherabsetzungen und dergleichen Erleichterungen würden getäuscht werden. Er streue dem Minister alle Lorbeeren, aber den Namen eines Tarifreformers habe derselbe noch nicht verdient. Der Minister habe aber eine moralische Verpflichtung zu Tariferleichterungen übernommen. Der Minister habe sich heute sehr vorsichtig dahin ausgedrückt, dass sie eintreten würden, wenn die Finanzen nicht darunter litten. Alle grossen Reformer seien im Zweifel gewesen über den Effekt ihrer Maassregeln; sie seien aber hineingegangen in dem guten Glauben an die Richtigkeit ihres wirthschaftlichen Systems. Dieser Glaube fehle dem Minister noch. Er (Redner) glaube, wenn man dem Verkehr bessere und billigere Mittel und Chancen gewähre, werde der grosse finanzielle Effekt nicht ausbleiben. Es handle sich dabei nicht blos um billige Tarife, sondern auch um Einstellung von Zügen, um zweckmässige Einrichtungen aller Art für das Publikum, Fahrpläne usw. In dieser Beziehung hätten die Eisenbahndirektionen den Bedürfnissen sich ausreichend anzupassen noch nicht verstanden. Ob dem Minister die Mittel im Extraordinarium oder in der Anleihe bewilligt würden, könne in der That gleichgültig sein; der eigentlich Interessirte dabei sei der Finanzminister. Die Forderung des Abg. Dr. Hammacher, die Vermehrung der Betriebsmittel, die eigentlich zu den laufenden Ausgaben gehörten, aus den laufenden Mitteln zu bestreiten, sei vollkommen berechtigt. Aber auf die Ueberschüsse der Eisenbahnen könne der Finanzminister nicht verzichten; die Steuererleichterungen und vermehrten Ausgaben würden ja nicht möglich sein ohne die Beihilfe des Eisenbahnministers. Von den konservativen Versuchen, die Ausgaben zu beschränken, habe man nicht viel gemerkt. Die Versuche seien so schüchtern gewesen, dass sie nicht der Rede werth seien. Sparsamkeit würde im übrigen auch er empfehlen, namentlich gegenüber dem Nachtragsetat im Reich; denn die Sparsamkeit habe Preussen und Deutschland auf die jetzige Höhe gebracht, auf der man sie auch in Zukunft erhalten müsse.

Der Regierungskommissar, Geheime Ober-Finanzrath Schmidt, bemerkte, dass nach den Vorschlägen des Abg. Dr. Hammacher ein erhebliches Defizit im Etat hervortreten würde; das Eisenbahngarantiegesetz würde dann ein Gesetz sein, welches genannt zu werden verdiente: Gesetz zur Hervorbringung künstlicher Defizits im Staatshaushaltsetat.

Abg. Dr. Hammacher: Das Garantiegesetz schreibe vor, dass dreiviertel der Ueberschüsse nach Abschreibung der Zinsen für das Eisenbahn-Schuldenkapital zur Amortisation verwendet werden sollten, während jetzt die Tilgung eine arbiträre sei. Er habe also nur die Ausführung des Garantiegesetzes gewünscht. Dass die Ueberschüsse im ganzen im Etat aufgerechnet werden würden, daran habe bei der Verstaatlichung der Bahnen niemand gedacht. Nicht jede Herabsetzung der Tarife bedeute, wie die Erfahrung zeige, eine Verminderung der Einnahmen oder Ueberschüsse. Auf den Einwand, dass in schlechten Zeiten die einmal fixirte Amortisation Verlegenheiten und Schwierigkeiten bereiten könne, erwidere er, dass in solchen Zeiten voraussichtlich die Eisenbahnen keine Ueberschüsse bieten würden und deshalb auch von der Verpflichtung zu einer Amortisation nicht mehr die Rede sein werde. Wie der Wunsch nach Tarifherabsetzung im Interesse der wirthschaftlichen Förderung des Landes eine Begehrlichkeit nach dem Vermögen des Staats von dem Regierungsvertreter habe genannt werden können, sei ihm unverständlich.

Der Regierungskommissar, Geheime Ober-Finanzrath Schmidt, erklärte, dass seine Aeusserung, bezüglich der Begehrlichkeit der Tarifermässigungspetenten, missverständlich aufgefasst sei.

Abg. von Wedell-Malchow: Die gegenwärtige Aufstellung des Etats sei im ganzen zu billigen, wiewohl einzelne Posten auch ihm in das Extraordinarium zu gehören schienen. Ueberschüsse seien wohl vorhanden, aber die Verzinsung sei keine so bedeutende, dass man schon zu Tarifermässigungen übergehen könne. Er habe das Vertrauen zu dem Minister, dass derselbe da, wo es nothwendig sei, mit Ermässigungen vorgehen werde. Es müsse ja auch anerkannt werden, dass in dieser Beziehung schon mancherlei geschehen sei. Den einzelnen Interessenten gegenüber müsse aber stets das Interesse des Landes und der anderen Berufszweige beachtet werden. Mit Tarifermässigungen müsse man auch deswegen vorsichtig sein, weil eine Wiedererhöhung bei der Staatsbahnverwaltung fast ausgeschlossen sei. Man fürchte immer einen Wechsel der Einnahmen aus den Eisenbahnen. Aber sie würden um so mehr wechseln, je mehr man die Tarife ändere.

(Schluss folgt.)

Zu der Frage von der Entwickelung des Personenverkehrs.

In der mir zufällig vor Augen kommenden Nr. 19 d. Ztg. finde ich in dem Leitartikel „Der Personentarif der Eisenbahnen" von Herrn Jaeger eine lange aprioristische Ausführung darüber, dass und warum der Personenverkehr bezüglich seiner Zunahme nicht auf eine Stufe gesetzt werden dürfe mit dem Nachrichtenverkehr. Hätte Herr Jaeger mein Buch „Eisenbahnreform" gelesen, nicht blos irgendwo irgendetwas darüber gelesen, wie das manchem meiner sehr gestrengen Herren Kritiker gegangen ist, so würde er mich nicht in seine Bemerkungen von der „fundamentalen Täuschung" haben einbegreifen können. In meinem Kapitel XIII: „Die Steigerung des Verkehrs" hätte Herr Jaeger manches finden können, was ihn vielleicht zu einer anderen Auffassung bewogen hätte.

Aber ich bitte um die Erlaubniss, eine allgemeine Bemerkung machen zu dürfen. Ich selbst bin bekanntlich gar nicht der Vertheidiger der Ansicht, nur der höchst gesteigerte Verkehr werde den billigen Zonentarif ermöglichen. — Aber sollte nicht die Geschichte des Verkehrswesens zu einiger Vorsicht mahnen beim Prophezeien über die Entwickelung des Personenverkehrs unter der Herrschaft eines niedrigen Tarifs?! Haben sich nicht alle Propheten, auch die berühmtesten, auch Thiers, Nagler usw. geirrt, „fundamental getäuscht", als sie sich von der Eisenbahn, die wenigstens einen billigeren Zeittarif einführte, gar keinen gesteigerten Verkehr versprachen? Geht nicht auf diesem Gebiet, wie auf so vielen, Probiren über Studiren? Und sollte man mit dem Gerede von der „fundamentalen Täuschung" nicht wenigstens warten, bis einmal eine Probe mit einem erschwinglichen Ferntarif gemacht wäre? Sollte man nicht wenigstens mit der Möglichkeit der Verkehrssteigerung in die Ferne durch diejenigen rechnen, die auf der weiten Gotteswelt fast nichts anderes ihr eigen nennen als Zeit? Ist die Zahl derjenigen, die nur Zeit und Arbeitskraft auf den Markt zu bringen haben, nicht unendlich grösser als die Zahl derer, die jede Fernreise, auch die zum billigsten Tarif, unterlassen müssen aus Mangel an Zeit?

Wer will sich erkühnen, von der Mehrzahl der Bevölkerung zu prophezeien, sie werde selbst bei niedrigstem Tarif wenig Fernreisen mehr machen als jetzt? Solche Artikel wie der von Herrn Jaeger bleiben ja doch im Archiv der Geschichte des Eisenbahnwesens. Wie wenn ihn die nachfolgende Generation mit ähnlichen Gefühlen läse, wie die mit denen wir heute Nagler's und Thier's Prophezeiungen lesen?

Rechnen und dann probiren, — aber nicht a priori prophezeien, das ist die Methode, mit der so schwere Aufgaben zu lösen sind wie bei der gründlichen Reform des Personenverkehrs auf den Eisenbahnen.

Bei der Gelegenheit möchte ich Herrn Jaeger auch die „Berechnung" der Generaldirektion der Bayerischen Staatsbahnen über die Wirkungen des scheusslichen Tarifs des bösen Engel empfehlen! Solche Berechnung geht weit über das Prophezeien.

Berlin. Eduard Engel.

Wir haben die vorstehende Zuschrift des Herrn Engel Herrn Jaeger zu etwaiger Aeusserung zugehen lassen, da wir nicht wünschen können, dass in der Vereinszeitung Meinungsdifferenzen durch verschiedene Nummern erörtert werden. Letzterer theilt uns folgende Erwiderung mit:

Entgegnung.

Der Kernpunkt der vorstehenden Erklärung besteht in der Anklage, dass meinerseits Etwas prophezeit worden sei, was die Probe noch nicht bestanden habe. Aber ich habe mich in dem Leitartikel in Nr. 19 S. 185 d. Ztg. nicht etwa blos prophetisch, sondern vielmehr mit aller Bestimmtheit dahin ausgedrückt, dass der Reformtarif einen Ausfall bringen müsse, wie dies ja auch von Herrn Dr. Engel selbst nicht in Abrede gestellt wird. Wie hoch dieser Ausfall für Bayern berechnet wurde, ist mir auch nicht unbekannt. Ich bin aber der Ansicht, dass ein solcher Ausfall, welcher in den verschiedenen Staaten und beim Vorherrschen von Staatsbahnen entweder durch Schmälerung anderer Staatszwecke oder durch Erhöhung von Steuern gedeckt werden müsste, um so weniger sich rechtfertige, als einerseits hiervon auch solche Steuerzahler getroffen werden würden, die niemals an den Vortheilen der Eisenbahn theilnehmen, andererseits der den Ausfall verursachende niedrige Ferntarif fast ausschliesslich nur bemittelten Reisenden zu gute kommen würde.

Hiermit schliesse ich übrigens meinerseits die Diskussion, damit nicht die ernsthafte Besprechung eines so wichtigen Problems in einer blossen Zeitungsfehde verlaufe.

München. J. Jaeger.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Generaldirektion der Rumänischen Eisenbahnen in Betrieb genommenen normalspurigen Strecken Dolhasca-Fălticeni mit den Stationen Basarabi und Fălticeni (24 km) und Léorda-Dorohoi mit den Stationen Văculesti und Dorohoi (22 km) sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Vereins - Wagenübereinkommen und Uebereinkommen zum Vereins - Betriebsreglement. Wegen Einführung vorgenannter Uebereinkommen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — allseitig das Erforderliche veranlasst worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 957 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend den Pensionsfonds für Vereinsbeamte (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 938 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 1172 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, betreffend das Vereins-Wagenübereinkommen und das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Krankenkassen-Statut der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Wie bereits auch in dieser Zeitung mitgetheilt wurde, sind im Sinne des Krankenversicherungs-Gesetzes die bei den Privateisenbahnen bestehenden Unterstützungskassen in Betriebs - Krankenkassen bis zum 1. April dieses Jahres umzubilden. Das „Verordnungsblatt des Handelsministeriums" vom 9. dieses Monats veröffentlicht nunmehr den Wortlaut des Entwurfs eines neuen Krankenkassen-Statuts für die Oesterreichischen Eisenbahnen, welcher namens der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vorgelegt und vom Ministerium genehmigt wurde. Die Oesterreichische Nordwestbahn ist die erste Bahnverwaltung, deren diesbezügliches Statut seitens der vom Handelsministerium als Aufsichtsbehörde für die Betriebs - Krankenkassen der Privateisenbahnen bestimmten Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen in Bearbeitung genommen wurde. Die neue, auf Grund des Krankenversicherungs - Gesetzes umgebildete Krankenkasse umfasst auch die Bediensteten der mit der Oesterreichischen Nordwestbahn unter einer gemeinsamen Centralverwaltung stehenden Südnorddeutschen Verbindungsbahn, wie auch die Reichenberg-Gablonzer Lokalbahn, welche letztere kein eigenes Personal besitzt und im Betriebe der Südnorddeutschen Verbindungsbahn steht. Das von der Oesterreichischen Nordwestbahn vorgelegte Krankenkassen - Statut schliesst sich diesem einheitlichen Statutenentwurfe fast vollständig an, welcher in seinen Hauptgrundzügen im Schoosse der Nordwestbahn ausgearbeitet und von den übrigen Bahnen angenommen wurde.

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Der Entwurf eines Statuts für diese im Sinne des § 58 des Unfallversicherungs-Gesetzes vom 28. Dezember 1887 von den Eisenbahnen zu errichtende Anstalt wurde namens sämmtlicher Bahnverwaltungen von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen dem K. K. Handelsministerium vorgelegt. Dasselbe hat vorbehaltlich des zu pflegenden Einvernehmens der hiervon berührten Territorial - Versicherungsanstalten und des Versicherungsbeirathes sofort die Modifikation jener Bestimmungen dieses Entwurfes bekannt gegeben, welche regierungsseitig als erforderlich oder doch erwünscht angesehen wird. Die thatsächliche Versicherung bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der Oesterreichischen Staatsbahnen hat mit dem Zeitpunkte zu beginnen, welcher vom Ministerium des Innern für sämmtliche territorialen Versicherungsanstalten bekanntgegeben wird. Inzwischen haben sich die Bahnen an den betreffenden Vorstandswahlen zu betheiligen. Schliesslich wurden dieselben an die freiwillige Zusage erinnert, für die unter das Versicherungsgesetz nicht fallenden Betriebsbeamten und Arbeiter Vorsorge zu treffen und hierüber dem Ministerium eine Vorlage zur Genehmigung zu unterbreiten.

Publikation der von den Kohleninteressenten angeforderten und der thatsächlich beigestellten Kohlenwagen.

Bezüglich der Publikation dieser Wagenanzahl wurde eine Konferenz beim Handelsministerium abgehalten, deren Ergeb-

niss der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wie folgt bekanntgegeben wurde:

a) die Aussig-Teplitzer und Buschtěhrader Bahn schliessen sich dem Vorgehen der genannten Generaldirektion an;
b) jede dieser Bahnen hat die Uebersichten über die von den ihrerseits zu bedienenden Kohlenwerken bestellten Wagen zu verfassen;
c) die Veröffentlichung hat nur im Journale „Der Kohleninteressent“ zu erfolgen und wird von der Publikation in anderen Journalen abgesehen;
d) die Uebersichten sind gleichmässig zu verfassen und sind von den betreffenden Bahnen vom 1. September ab alle 14 Tage zu veröffentlichen.
e) die Verhältnisszahl bezüglich der jedem Kohlenreviere beizustellenden Wagen wird aus dem ganzjährigen Wagenbedarfe eines jeden Kohlenwerkes zu ermitteln sein und unterliegt deren Zahl einer eventuellen Richtigstellung bei der mit den betreffenden Kohleninteressenten im Laufe des Monats Juli eines jeden Jahres abzuhaltenden Konferenz;
f) der Wagenbedarf für den Transport von Regiekohlen der Bahnen ist in dem Gesammt-Wagenbedarf nicht mit einzurechnen.

Einhaltung der Vorschriften der Landesbauordnungen.

Die genaue Einhaltung dieser Vorschriften wurde mit Berufung auf die diesbezügliche allgemeine Bestimmung im Konzessionsgesetze vom 14. September 1854 R.-G. Bl. Nr. 238 und in den einzelnen Bahnkonzessionen seitens der Oesterreichischen Generalinspektion mit dem Bemerken in Erinnerung gebracht, dass sich durch die nicht zureichende Beachtung der Landesbauordnungen höchst nachtheilige, die Interessen der Bahnverwaltungen schädigende Folgen ergeben können. Bezüglich der Verfassung von Hochbauprojekten und bei deren Ausführung ist daher schon bei der betreffenden Vorlage ausdrücklich zu bemerken, dass dieselben gemäss den für sie geltenden Landesbauordnungen entworfen wurden.

Schliesslich wurde aufmerksam gemacht, dass die für eine bestimmte Bahnlinie genehmigten Hochbaunormalien einer abermaligen eingehenden Prüfung eventuell Umarbeitung und einer erneuerten Genehmigung bedürfen, sobald selbe für eine andere Bahnlinie oder für in einem anderen Kronlande auszuführende Bauten angewendet werden wollten.

Eisenbahn Jaslo-Rzeszow und die Aktien der Buschtěhrader Bahn.

Die Regierung überreichte einen Gesetzentwurf, welcher die Ermächtigung begehrt, eine normalige Lokalbahn von Jaslo (an der Galizischen Transversalbahn) nach Rzeszow (an der Carl Ludwigbahn) auf Staatskosten zu bauen. Die Kosten sind mit 5,5 Millionen Gulden präliminirt Der Bau ist im Jahre 1889 in Angriff zu nehmen und binnen längstens 2 Jahren zu vollenden. Zur Bedeckung des im Jahre 1889 zu bestreitenden Theiles der Baukosten soll der Finanzminister ermächtigt werden, die im Vermögen der Staatscentralkasse befindlichen 7 500 Aktien Lit. B. der Buschtěhrader Bahn zu veräussern. Diese Aktien wurden im Jahre 1874 zum Nominalbetrage von 1,5 Millionen Gulden als Refundirung des Staatsvorschusses übernommen, welcher der Buschtěhrader Bahn für den Bau der Linie Falkenau-Graslitz gewährt wurde, bildeten bis Ende 1879 einen erträgnisslosen Besitz des Staates, ergaben aber seither Dividenden, die von 3 fl. im Jahre 1880 bis 12 fl. im Jahre 1887 stiegen. Bei dem jetzigen Koursstande von 335 würde die Staatsverwaltung einen Erlös von 3 412 500 fl., demnach einen Mehrerlös von 1 912 500 fl. erzielen Zur Begründung des Bahnbaues wird auf die lokalen Verkehrsbedürfnisse hingewiesen, aber auch hervorgehoben, dass für den Bau auch gesammtstaatliche Interessen, sowie insbesondere die Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse der Galizischen Transversalbahn sprechen. Die Bahn ist mit einer Länge von ungefähr 70 km projektirt und soll von Jaslo im Jasiolkathale bis Moderowka, von da dem Laufe des Wislokaflusses folgend über Frysztak, Wisniowa, Stryzow, Czudec und Boguchwala nach Rzeszow geführt werden. Die Bahn ist in eigener Regie zu betreiben; die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft darf nur auf Grundlage eines besonderen Gesetzes erfolgen.

Enthebung von der Führung von Magazinsbüchern.

Auf Grund der Bestimmungen des § 5 der Eisenbahn-Betriebsordnung, sowie des § 56 des Eisenbahn-Betriebsreglements wurden die Oesterreichischen Eisenbahnen durch Erlass der K. K. Generalinspektion vom Jahre 1871 zur Führung von Magazinsbüchern verpflichtet. Eine Bahnverwaltung stellte nun bei der genannten Behörde das Ansuchen, von dieser Verpflichtung deshalb enthoben zu werden, weil es durch die von den meisten Bahnverwaltungen eingeführte Art der Aufnahme und Verrechnung der Güter mittelst des Pausirverfahrens ermöglicht sei, an der Hand der in der Aufgabestation zurückbleibenden Kopien der Frachtkarten und Verladescheine in rascher Weise die Reihenfolge der Auflieferung und Abbeförderung der einzelnen Sendungen zu konstatiren. Nachdem eine durchgeführte Probe die thatsächliche Richtigkeit dieser Angaben bestätigte und das Ergebniss lieferte, dass die dermaligen Einrichtungen die schnellste Konstatirung der Reihenfolge der Güterabfertigung vollkommen ermögliche — wurde die Bahnverwaltung von der Verpflichtung zur Führung der Magazinsbücher enthoben.

Unzulässige Verwendung von Petroleum zur Wagenbeleuchtung.

Infolge der bedeutenden Preiserhöhung des Rüböls hat eine Bahnverwaltung bei der K. K. Generalinspektion angesucht, Proben mit schwer entzündlichen Petroleumsorten bei der Wagenbeleuchtung vornehmen und zu diesem Behufe einen Personenwagen bezw. einen ganzen Personenzug entsprechend ausrüsten zu dürfen. Diesem Ansuchen wurde mit Rücksicht auf die persönliche Sicherheit der Reisenden und der Zugbegleiter keine Folge gegeben.

Ungarische Eisenbahnvorlagen.

Der Kommunikationsminister hat dem Ungarischen Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf über die der Regierung zu ertheilende Ermächtigung zur Konzessionirung einer die Ungarischen Staatsbahnen mit der Budapest-Soroksarer Vizinalbahn verbindenden Vizinalbahn, ferner einen Bericht über die erfolgte Konzessionirung der Vizinalbahn Valisce-Kapelna (Slavonische Draugegend) vorgelegt. Die Verbindungslinie ist nur 1 km lang, wird vorläufig nur dem Lastenverkehr dienen und einen ergänzenden Theil der Soroksarer Vizinalbahn bilden.

Anlage von Dynamitfabriken bei der Regulirung des Eisernen Thores.

Diese Anlage wurde zur Vermeidung der mit dem Transporte des zur Sprengung der dortigen Katarakte nöthigen Dynamits und Nitroglycerins verbundenen Gefahren und Kosten der damit betrauten Fabrikunternehmung zu St. Lambrecht (Steiermark) vom Ungarischen Kommunikationsministerium in der Gegend zwischen Bazias und Orsova bewilligt.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Oberingenieur Karl Smetana in Währing bei Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von der Station Böhmisch-Leipa der Böhmischen Nordbahn über Auscha nach Leitmeritz zum Anschlusse an die Oesterreichische Nordwestbahn auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Betriebseinnahmen der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen im Januar d. J. Vergleich mit dem Vorjahre.

Im genannten Monate haben die Gesammteinnahmen dieser Bahnen und deren Transportbewegung folgende Zahlen ergeben: Es wurden im ganzen 4 042 073 Personen und 6 394 020 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 20 717 550 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 817 fl. Im gleichen Monate 1888 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 3 931 196 Personen und 5 459 658 t Güter 19 298 449 fl. oder für das Kilometer 795 fl. Daher resultirt für den Monat Januar 1889 eine Zunahme der kilometrischen Einnahme um 2,8 pCt. Das auf Grund der Einnahmen des Monats Januar 1889 für das Jahr 1889 ermittelte kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 9 804 fl. und ist somit gegenüber dem in 1888 mit 9 540 fl. berechneten Ergebnisse um 264 fl., mithin um 2,8 pCt. günstiger.

Bahneröffnungen im Januar 1889.

Solche fanden nur in Ungarn und zwar nur bezüglich der zwei folgenden Nebenbahnen statt: am 5. Januar die 14.4 km lange Lokalbahnstrecke Borosjenö-Csermö der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, und am 13. Januar die 25,9 km lange Lokalbahn Boba-Jánosháza-Sümeg, im Betriebe der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Kurierzugverbindung Wien-Berlin.

Infolge dessen, dass die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und die übrigen betheiligten Bahnverwaltungen die Einführung einer neuen Kurierzugverbindung Rom-Berlin über Villach-St. Valentin-Budweis-Prag planen, wodurch der direkte Deutsch-Italienische Personenverkehr von der Semmering- und Brennerroute theilweise abgeleitet würde, haben zwischen der Südbahn-Gesellschaft und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn Verhandlungen wegen der Herstellung günstigerer Anschlüsse ihrer Kurierzugverbindungen stattgefunden. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft wird deshalb die Abfahrtszeit ihres Nachtkurierzuges Wien-Prag-Bodenbach von Wien von 9 Uhr 15 Minuten auf 10 Uhr 15 Minuten Abends, die Südbahn-Gesellschaft die Ankunftszeit ihres Tageseilzuges Triest-Wien, an welchen sich der Tageseilzug Pontebba-Leoben

der Staatsbahnen anschliesst, auf 9 Uhr 30 Minuten Abends verlegen, wodurch, da die Bahnhöfe beider Gesellschaften einander unmittelbar benachbart sind, eine neue sehr günstige direkte Verbindung zwischen Italien, Triest, Marburg, Graz, Klagenfurt usw. einer- und Brünn, Prag, Dresden, Leipzig, Berlin, Magdeburg, Hamburg usw. andererseits erstellt wird. Mit dieser neuen Einführung ist eine Abkürzung der Fahrtdauer, sowohl des Kurierzuges der Staatseisenbahn, wie des Tageseilzuges der Südbahn-Gesellschaft verbunden.

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Schon gelegentlich der Eröffnung der Eisenbahnen Munkacs-Stryj hatte sich zwischen den Oesterreichischen Verwaltungen und den Ungarischen Staatsbahnen eine Differenz ergeben über die Auftheilung des Verkehrs bezüglich der Güter, welche aus dem östlichen Galizien, aus der Bukowina und aus Südwestrussland kamen und deren Weiterbeförderung nun einerseits über die Linien der Galizischen Staats- und Privatbahnen, andererseits über die neue Linie Munkacs-Stryj auf die Ungarischen Staatsbahnlinien erfolgen sollte. Diese Differenzen waren mit der Eröffnung der genannten Linie nicht beseitigt und es entstanden diesbezüglich in den ganzen Verbandsverhältnissen Reibungen, welche monatelange Verhandlungen und endlich einen Modus vivendi durch ein Provisorium im Gefolge hatten, dessen Geltung bis Ende dieses Monats vereinbart wurde. Es haben sich endlich Anknüpfungspunkte gefunden, welche eine vollständige Beseitigung dieser Differenzen erhoffen lassen. Die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen hat eine Verlängerung dieses Provisoriums beantragt. Dieser Vorschlag wurde von allen den Verband bildenden Bahnen angenommen und für den 3. April nach Wien eine Verbandskonferenz einberufen, auf welcher ein vollständiger Ausgleich der bestehenden Differenz stattfinden soll. An diese Berathungen werden sich dann solche über die Regelung des Galizisch-Adriatischen und des Galizischen-Wiener Verkehrs anschliessen und sohin in kurzem die Verhältnisse dieses Verbandes wieder vollständig geordnet sein.

Ueber Eisenbahnkartelle und Industriesyndikate.

Im Klub der Eisenbahnbeamten hielt der Rumänische Generalkonsul v. Lindheim, einen Vortrag, in welchem er das Wesen und den Werth sowohl der Eisenbahnkartelle als auch der Industriesyndikate besprach. Er führt das Entstehen der Kartelle der Eisenbahnen auf die stets um sich greifende Verstaatlichung der Bahnen zurück, durch welche eine vollständige Umwälzung der Frachtsätze zu Gunsten des Publikums erfolgte. Es muss konstatirt werden, dass die freie Konkurrenz für Verkehrsanstalten zur Unmöglichkeit wird, wenn man die Eisenbahnen mit derjenigen Sicherheit betreiben will, welche die staatlichen und privaten Interessen erheischen. Die Tarife dürfen nicht vom einseitigen, sondern nur vom Gesammtinteresse betrachtet werden, daher muss auch eine Stabilität derselben angestrebt werden, und kann es nur als ein gerechtes Korrektiv gelten, wenn Kartelle geschlossen werden, die ohnedies der staatlichen Aufsicht unterliegen. Das bei uns eingeführte gemischte System von Staats- und Privatbahnen bewährt sich vollständig und ist seit dessen Bestehen eine stetige Herabsetzung der Tarife zu konstatiren, die sich theilweise bis auf die Hälfte der konzessionsmässigen Sätze erstreckt. Trotz der Kartelle besteht thatsächlich eine Konkurrenz, und zwar auf gesetzlicher und das Gemeininteresse fördernder Basis. Das Eisenbahnkartell muss als eine gemeinnützige Maassregel betrachtet und muss zugestanden werden, dass kein wirthschaftliches Gebiet so sehr unter dem Einflusse einer rückgängigen Konjunktur steht als das Verkehrswesen, bezw. die Eisenbahnfrachten. Seit Jahren wurde kein Abkommen getroffen, welches nicht grosse Ermässigungen sowohl im Personen-, wie auch im Güterverkehr zur Folge hatte. Dort aber, wo Staatsbahnbetrieb nicht vorhanden ist, wie z. B. in den Vereinigten Staaten Nordamerikas, kann die Situation durch Kartelle gefährdet werden und können Handel und Industrie arg geschädigt, ja ganz unterbunden werden. Die Kartelle im Eisenbahnwesen sind daher dort, wo der Staat seine Tarifhoheit zur Geltung bringen kann, als volkswirthschaftlich berechtigt und nothwendig anzusehen. Der Vortragende kommt hierauf auf die Koalitionen von Industrieartikeln, den sogenannten Syndikaten, zu sprechen, welche aber nicht mit den namentlich in Amerika gebräuchlichen Rings, Trusts und Corners zu verwechseln sind. Während die Syndikate den Zweck verfolgen, den Absatz der Produkte zu regeln, sei es nun durch Einschränkung der Produktion oder durch gemeinschaftlich festzusetzende Preise, die möglichst hochgehalten werden, oder aber unter Umständen so lange niedrig zu verkaufen, bis die missliebige Konkurrenz unschädlich gemacht ist, um schliesslich die Diktatur der Preise dauernd ausüben zu können, bezwecken die Rings, Trusts und Corners einen rasch einzubringenden Gewinn, die Benutzung einer unerwartet auftretenden Konjunktur, und sind eigentlich nichts anderes als ein waghalsiges Spiel, bei welchem die Theilnehmer ihre volle Persönlichkeit einsetzen und sich oft empfindliche pekuniäre Schädigungen zuziehen. Die Rings haben ihre Bewegungvon Amerika aus angenommen, wo sie einen solchen Höhepunkt erreichten, dass Präsident Cleveland gegen ihre gemeinschädliche Wirkung interveniren musste. Der Vortragende führte schliesslich nun einige Beispiele von Rings an und bewies durch dieselben deren eminente Gemeinschädlichkeit.

Auszeichnungen hervorragender Eisenbahnbeamten.

Der Kaiser hat dem kommerziellen Direktor der privilegirten Südbahngesellschaft, Karl Packeny, den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse, ferner dem Verkehrsdirektor der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Ludwig Paul Reinhardt in Wien, den Ritterstand, ferner dem Generalsekretär und Leiter der gemeinsamen administrativen Dienstzweige der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Regierungsrath Felix Louis Raspi, den Titel eines Hofraths, ferner dem Verkehrsdirektor Benedikt Ronsperger und dem Baudirektor Wilhelm Ast der Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Titel eines Regierungsraths und dem Direktor der Aussig-Teplitzer Bahn, Leonhard Schweigert, den Franz-Josefsorden verliehen. Ausserdem haben noch einzelne höhere Eisenbahnbeamte den Titel „Kaiserlicher Rath“ erhalten.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Wiener Börse steht noch unter dem Eindrucke der Pariser Krise und da der Nachwinter starke Verkehrsstörungen gebracht hat, so war die flaue Stimmung für Bahnwerthe vorwiegend; es wichen Carl Ludwigbahn (203,50), Nordwestbahn (180), Elbethalbahn (203,25), Staatsbahn (241,50) und Südbahn (100,50), Nordbahn (25,30) blieb stationär. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (230) war dagegen infolge der Publikation ihrer Uebereinkunft mit der Regierung im „Monitorul“ lebhaft begehrt.

Bücherschau.

Zerlegbare Häuser (transportable Baracken), ihre Herstellung, innere Einrichtung und Verwendung sowie der Ersatz derselben durch Nothzelte und Nothbaracken von Julius zur Nieden, Dr. phil., Regierungs- und Baurath. Berlin 1889 bei Otto Enslin. Ladenpreis 2 *M*

Die Frage der zerlegbaren Häuser ist bekanntlich zuerst dadurch belebt worden, dass Ihre Majestät die Kaiserin-Königin Augusta im Jahre 1885 für die beste transportable Krankenbaracke Preise aussetzte. Zwei Jahre später veranstaltete das Preussische Kriegsministerium einen Wettbewerb für Entwürfe von Mannschaftsbaracken. Zur weiteren Ausbildung der Krankenbaracke hat vor kurzem die Kaiserin Augusta Preise im Gesammtbetrage von 10 000 *M* bewilligt und zwar für die beste innere Ausrüstung eines zerlegbaren Krankenhauses; die infolge dessen eingehenden Modelle usw. sollen einen Theil der diesjährigen Unfallausstellung bilden. Das gleiche Ziel verfolgt ein Preisausschreiben, welches das Centralkomitee der Deutschen Vereine vom Rothen Kreuz an dem Jahrestage seines 25jährigen Bestehens erlassen hat (Termin des Wettbewerbs ist der 1. Januar 1890).

Der grossen Zahl dieser Wettbewerbe gegenüber war bisher die schriftstellerische Thätigkeit in dieser Frage gering; denn es ist nur die Beschreibung der Baracken vorhanden, welche auf den Aufruf I. M. der Kaiserin Augusta 1885 in Antwerpen ausgestellt waren, und ausserdem ein Aufsatz des Geh. Med.-Raths Prof. Dr. Mosler in der Deutschen medizinischen Wochenschrift. Die erste Besprechung der Frage durch einen Techniker liefert die vorliegende 4 Bogen starke Druckschrift, welche sich in erster Linie damit befasst, 1. wie dem Krankenhause zu jeder Jahreszeit genügende Luftmengen zugeführt werden sollen, 2. wie der Hauptübelstand der Baracken, die Fusskälte, möglichst beseitigt werden soll, und 3. wie die Baracke im Kriege zu verwenden ist, bezw. welche Nothbehelfe für die Punkte geschaffen werden sollen, welche man mit zerlegbaren Häusern nicht zeitig genug versehen kann.

Endlich weist Verfasser darauf hin, dass die Eisenbahnen in den letzten Jahren durch Naturereignisse vielfach in die Lage gekommen sind, schnell Gebäude herstellen zu müssen, und dass hierfür die Anwendung zerlegbarer Häuser ebensowohl in Aussicht zu nehmen sein wird, wie für den Kriegsfall.

Verschiedenes.

Eisenbahn Piräus-Larissa.

Dem Vernehmen nach wird in der am 10. d. Mts. eröffneten ausserordentlichen Tagung der Griechischen Kammer die Regierung den Gesetzentwurf über den bereits mehrfach erwähnten Bau der Bahnlinie Piräus-Larissa einbringen. Diese 345 km lange und auf 70 Millionen Francs veranschlagte Bahnstrecke soll Griechenland mit dem Europäischen Festlande über Salonichi verbinden. Die Ausführung der Bahn, deren Pläne angeblich seit Jahren fertig sind, soll 4—5 Jahre erfordern. Wie die „Magd. Ztg." schreibt, hatte unter den sechs Bewerbern um die Bahn bisher das Pariser Comptoir d'Escompte in Gemeinschaft mit der Oesterreichischen Länderbank die meisten Aussichten. Da das Pariser Comptoir jetzt selbst dem Untergange nahe ist, dürften andere Bewerber in den Vordergrund treten. Die Hauptschwierigkeit bei diesem Bahnbau ist die Ungewissheit, ob die Türkei auch die Ergänzungsstrecke Larissa-Salonichi ausbauen wird, ohne welche Ergänzung die Griechische Linie Piräus-Larissa nur eine Sackgasse bilden würde, die dem Landverkehr Europas mit Griechenland nur unvollkommen dient. Die Griechische Regierung scheint auf die Pforte in dieser Hinsicht kein grosses Vertrauen zu setzen, da sie in den Bauvertrag die Bedingung aufzunehmen wünscht, dass die Griechische Strecke sogleich und ohne Rücksicht auf die Beschlüsse der Türkischen Regierung hinsichtlich der Türkischen Theilstrecke in Angriff genommen werde. Eine zweite wesentliche Bedingung im Bauvertrage ist, dass die Griechische Regierung, wenn die Pforte den Bau der Strecke Larissa-Salonichi verzögern oder gar verweigern sollte, die Zinsengarantie für die Griechische Linie erst 6 Jahre nach Eröffnung derselben übernimmt. Die Londoner Bewerber Pearson & Co. wollen dem Vernehmen nach auf diese Bedingung eingehen, falls die Griechische Regierung eine 5 pCt. Zinsenbürgschaft übernimmt, und sie veranschlagen die Baukosten auf 205000 Frcs. für das Kilometer. Die übrigen Bewerber sollen sowohl für die Zinsenbürgschaft als für die Baukosten höhere Bedingungen stellen.

Die Erschliessung des Landweges nach Griechenland würde eine gewichtige wirthschaftliche Bedeutung beanspruchen müssen. Das Verdienst für die Förderung dieser Frage gebührt dem Kabinet Trikupis, welches in Griechenland einen bedeutenden wirthschaftlichen Fortschritt herbeigeführt hat.

Eisenbahn Konstantinopel-Adrianopel.

Die Bahn soll durch Ueberschwemmungen so gelitten haben, dass die Kosten der Wiederherstellung der Gleise, Brücken und Kunstbauten auf 1150000 Frcs. veranschlagt werden. 27 km Gleise zwischen Tschorlu und Baba-Eski sollen besonders stark beschädigt sein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Infolge Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Rawa ruska-Belzec der im Betriebe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) am 18. März l. J. eingestellt. — Die Dauer dieser Verkehrsstörung ist unbestimmt. Ferner werden die Marktzüge Nr. 104 und 103 in der Strecke Lemberg-Rawa ruska derselben Eisenbahn, infolge schwieriger Verkehrsverhältnisse am 19. März l. J. unterbleiben.

Lemberg, den 19. März 1889. (716)
Die Betriebsdirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der infolge Schneeverwehung am 16. März l. J. eingestellte Verkehr in der Strecke Karapciu-Czudin der im Betriebe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Bukowinaer Lokalbahnen wurde am 17. März l. J. wieder aufgenommen.

Lemberg, den 18. März 1889. (717)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Nach Beseitigung der Schneehindernisse wurde auf sämmtlichen Linien der im Betriebe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft stehenden Kolomeaer Lokalbahnen am 18. März l. J. der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Lemberg, den 18. März 1889. (718)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der am 18 März d. J. eingestellte Verkehr in der Strecke Rawa ruska-Belzec der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) wurde am 19. März 1889 wieder aufgenommen.

Lemberg, den 19. März 1889. (719)
Die Betriebsdirektion

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der am 16. März d. J. wegen Schneeverwehungen eingestellte Verkehr auf den im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Linien Czernowitz-Nowosielitza und Hatna-Kimpolung der Bukowinaer Lokalbahnen wurde am 19. März d. J. wieder aufgenommen.

Lemberg, den 19. März 1889. (720)
Die Betriebsdirektion.

3. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Sächsische Staatseisenbahnen. Wegen Schneeverwehungen war der Betrieb auf den Strecken
Annaberg-Weipert vom 15.—17. d. Mts.
Reitzenhain-Marienberg „ 17.—19. „ „
unterbrochen.

Dresden, am 19. März 1889. (721)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mecklenburgische Südbahn. Der Betrieb auf der Strecke Waren-Friedland war vom 15. bis 17. d. Mts. wegen Schneeverwehungen unterbrochen.

Berlin, den 19. März 1889. (722)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Infolge von Schneeverwehungen waren bezw. sind noch folgende Strecken unseres Bezirks gesperrt.:
Neidenburg Soldau vom 15. März früh bis 18. März Abends,
Mehlsack-Perwilten seit dem 14. März Nachm. (Wird voraussichtlich bis heute Abend wieder fahrbar.)
Insterburg-Lyck vom 15. März früh bis 18. März Abends und
Lyck-Johannisburg vom 15. März früh bis 19. März Vormittags 9 Uhr.

Unter Bezugnahme auf § 14, 4 des Uebereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bromberg, den 19. März 1889. (723)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutsch-Polnischer Verband. Am 1. April 1889 treten im Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande nachstehende Nachträge in Kraft:
a) der Nachtrag 10 zum Tarifheft 1,
b) „ „ 9 „ „ 3,
c) „ „ 5 „ Verband-Gütertarif, Theil II.

Der Nachtrag zu a) enthält ausser einer Berichtigung neue Tarifsätze für Klomnice, Station der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn und Danzig Olivaer Thor des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg sowie abgeänderte Tarifsätze für Braunsberg und Königsberg i/Pr. In dem Nachtrage zu b) sind Abänderungen der Vorbemerkungen und der Tariftafeln enthalten. Der Nachtrag zu c) umfasst 1. einen neuen Gebührentarif der kommerziellen Agenturen für zollamtliche Abfertigung der Güter; 2. Ergänzungen zu § 51 der Zoll- und Steuervorschriften; 3. Berichtigungen von Nebengebühren; 4. Abfertigungsbefugnisse der städtischen Centralstation Warschau.

Einzelne Abdrucke dieser Nachträge sind bei den Verbandsstationen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung kostenlos zu haben.

Bromberg, den 13. März 1889. (724)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr nach Sosnowice. Am 1. April d. J. tritt zum Tarif für den direkten Güterverkehr von Stationen der Königlich Preussischen und Sächsischen Staatseisenbahnen, der Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Hessischen Ludwigs- und Main-Neckar-Bahn nach Sosnowice (Station der Warschau-Wiener Eisenbahn) ein Nachtrag I in Kraft, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften eine Berichtigung der Tariftabellen enthält. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, gelten die erhöhten Frachtsätze erst vom 15. Mai d. J. ab.

Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 15. März 1889. (725)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Württembergischer Güterverkehr. Die Frachten für Salz zwischen Bensheim und einigen südlichen Main-Neckar-Bahnstationen einer- und Eyach, Hall, Rottweil und Wilhelmsglück andererseits, welche im Oktober 1888 vorübergehend ermässigt worden, werden am 1. Mai l. J. wieder auf die im Tarifnachtrag III angegebenen Ausnahmesätze bezw. Spezialtarif III erhöht.

Darmstadt, den 15. März 1889. (726)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. gelangt im Verkehre zwischen Altona/Ottensen, Flensburg, Hamburg B u. H und Lübeck

einerseits und Dänischen Stationen andererseits ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Petroleum, Petroleum-Aether und Naphta zur Einführung.

Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze ist das Nähere bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Altona, den 18. März 1889. (727)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im XII. Nachtrage zu Heft 3 des Südwestdeutschen Verbandstarifs, gültig vom 1. Februar d. J. für Station Höchst H. L. B. und im Nassau-Elsass-Lothringischen Gütertarife vom 1. April d. J. für Station Höchst Staatsbahnhof enthaltenen neuen Entfernungen kommen, soweit dieselben Erhöhungen enthalten, erst vom 1. Mai d. J. ab zur Geltung.

Strassburg, den 18. März 1889. (728)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

In den am 1. d. Mts. zur Einführung gelangten Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, welcher in dem am 1. April d. J. zur Einführung kommenden neuen Verbandtarif auf Seite 461 als Ausnahmetarif 19 enthalten ist, werden noch: Bärwalde N/M., Beuthen O. S. E. und R. O. U. E., Brzezinka, Ebersdorf, Greifenhagen, Groschowitz, Jarotschin, Keltsch, Laband, Lazisk, Leschnitz, Mittelwalde, Morgenroth, Neuberun, Ohlau, Oppeln, Peiskretscham, Scharley und Steinkirche des Direktionsbezirks Breslau als Versandstationen einbezogen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 B für den Versand von Stückgütern zur Ausfuhr über See finden nur bei Verfrachtung derselben nach Colberg, Danzig, Königsberg i. Pr., Memel, Neufahrwasser, Rügenwalde und Stolpmünde Anwendung.

Bromberg, den 16. März 1889. (729)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im **Deutsch - Niederländischen Eisenbahnverbande** tritt am 1. April 1889 zu dem besonderen Theil II des Gütertarifs der 2. Nachtrag in Kraft, enthaltend u. a. Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu § 50 des Betriebsreglements. Abdrücke des Nachtrags sind durch die Verbandsverwaltungen und die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung käuflich zu beziehen. (730)

Elberfeld, 18/3. 89.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. treten die Nachträge VII zu Theil II des Verbands - Gütertarif X zu den Tarifheften 1, 2, 4 und 5, sowie XI zu den Tarifheften 3, 6 und 7 in Kraft. Dieselben enthalten, neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für sämmtliche Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, für die Stationen der Neuhaldensleber Eisenbahn, sowie für die Stationen Danzig-Weichselthorbahnhof, Ditfurt, Friedrichroda, Georgenthal, Gross-Quenstedt, Heudeber - Dannstedt, Ohrdruf, Schrimm, Waltershausen, Borsdorf und Coswig in Sachsen, ferner Ergänzungen und Aenderungen der Sätze der Ausnahmetarife 3, 7, 8, 9, 21, 22, 24 und 26 und neue Sätze des Ausnahmetarifs 27 für Kainit. Die direkten Frachtsätze für Danzig-Weichselthorbahnhof erhalten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Station Geltung. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbands - Güterexpeditionen, woselbst die Nachträge auch erhältlich sind. (731)

Erfurt, den 15. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 1. April d. J. erscheint je ein Nachtrag I zu den Heften 1 und 3 des Gütertarifs vom 1. Januar 1889.

Dieselben enthalten neben anderen Aenderungen und Berichtigungen einen Ausnahmetarif für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auslieferung gelangen.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 20. März 1889. (732)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Kohlenverkehr. Vom 25 d. Mts. ab wird die Station Polling der Bayerischen Staatseisenbahn in den Ausnahmetarif vom 1. Juli 1888 aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. (733)

Köln, den 19. März 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt zum Tarifheft 2 für den Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung von Bestimmungen, Einbeziehung von Stationen und Berichtigungen. Insoweit Erhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die gegenwärtigen Frachtsätze noch bis Ende Mai d. J. einschl.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 18. März 1889. (734)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 1. Mai cr. tritt für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen der bisherige Gütertarif vom 1. Juni 1886 zur Aufhebung gelangt.

Der neue Tarif, welcher neben einigen Ermässigungen auch verschiedene Erhöhungen enthält, kann durch die Expeditionen der Verbandsverwaltungen zum Preise von 0,80 ℳ für das Stück bezogen werden.

Am genannten Tage tritt ferner zum Vieh- usw. Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungsänderungen, durch welche vielfach Ermässigungen, in einigen Fällen aber auch Erhöhungen der bisherigen Entfernungen eintreten.

Ueber die eintretenden Aenderungen wird auf Wunsch durch das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung schon jetzt Auskunft ertheilt.

Magdeburg, den 20. März 1889. (735)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1889 gelangt ein anderweiter Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn), Hanfheede und Werg zwischen den Stationen Elbing und Königsberg i/Pr. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einerseits und Deutschen und Niederländischen Stationen andererseits, zur Einführung. Durch denselben wird der Reexpeditionstarif für die Beförderung von Hanf, Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) und Hanfheede zwischen der Station Elbing einerseits und Deutschen und Niederländischen Stationen andererseits, vom 15. Januar 1888, und der Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn), Hanfheede und Werg zwischen der Station Königsberg i/Pr. einerseits und Deutschen und Niederländischen Stationen andererseits, vom 1. Oktober 1886, aufgehoben. Die für die Stationen Dresden-Altstadt und Leipzig-Bayerischer Bahnhof eintretenden Erhöhungen treten erst mit dem 1. Mai 1889 in Kraft. Exemplare des neuen Tarifs sind durch Vermittelung der Billetexpeditionen unentgeltlich zu bezeichnen.

Bromberg, den 9. März 1889. (736)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Südwestdeutscher und Berlin-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. gelangt neben den Gütertarifen des Mitteldeutschen Verbandes bezw. des Reichsbahn-Staatsbahnverkehrs zur besseren Unterweisung des betheiligten Handelsstandes über die Berliner Eisenbahn-Frachttarife je ein besonderer Berlin - Südwestdeutscher und Berlin-Württembergischer Gütertarif zur Ausgabe. Dieselben enthalten, neben den Bestimmungen und Frachtsätzen für den Verkehr der Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen und Anschlussstellen untereinander, die Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr der Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen und Anschlussstellen und zwar der erstere Tarif mit den Stationen der Main - Neckarbahn, Hessischen Ludwigsbahn, Badischen Staatsbahnen und Reichsbahnen in Elsass-Lothringen-Luxemburg, der letztere dagegen mit den Stationen der Württembergischen Staatsbahnen sowie Lindau, Bregenz, Romanshorn und Rorschach. Die Tarife sowie die hierzu erscheinenden Nachträge sind zu dem darauf vorgedruckten Preisen bei dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, der Auskunftsstelle der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung zu Leipzig, Brühl 75/77, den Güterexpeditionen der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen zu beziehen. Ebendaselbst ist auch die in einem besonderen Heft herausgegebene „Allgemeine Kilometer-Tariftabelle" zum Preise von 0,30 ℳ für das Stück zu haben. Die Nachträge zu den Tarifen, deren Erscheinen öffentlich bekannt gemacht wird, können im einzelnen entnommen und auch zum fortlaufenden Bezug im voraus bestellt werden.

Erfurt, den 15. März 1889. (737)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif für den Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Mittelst des vom 1. April d. J. ab gültigen Tarifnachtrags 4 gelangen auch Bestimmungen über die Erhebung eines Stättegeldes in Fulda, sowie über die Aenderung des Artikelverzeichnisses für den Ausnahmetarif 2 (Holz usw.) zur Einführung.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 21. März 1889. (738)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlen-verkehr. Die Station Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 1. April dieses Jahres ab in den Böhmisch-Norddeutschen Braunkohlen-verkehr einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Sätze für diese Station sind dieselben, wie für Gera (Preussische Staatsbahn) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Bei Sendungen nach Gera der Weimar-Geraer Bahn muss diese Station mit Gera (W. G. B.) auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben sein.

Dresden, am 20. März 1889. (739)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der vom 1. April d. J. ab gültige Nachtrag 11 herausgegeben, welcher verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen enthält und in den Güterexpeditionen käuflich zu haben ist.

Hannover, den 19. März 1889. (740)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

In den **Deutsch-Niederländischen** Verbands-Güterverkehr wird mit dem 1. April 1889 die Station Helenaveen der Niederländischen Staatsbahnen, südliche Linien, aufgenommen und zwar mit den in den Heften 1 bis 5 des Verbands-Gütertarifs für die Station Roermond vorgesehenen Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife A (Holz) und N (bestimmte Stückgüter), mit Ausnahme der im Tarifheft 5 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof, mit welchen die Station Helenaveen nicht in direkten Verkehr tritt.

Elberfeld, 21/3. 89. (741)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn. Für den Verkehr zwischen Darmstadt Main-Neckarbahn einer- und verschiedenen Württembergischen Stationen andererseits tritt mit Gültigkeit vom 1. April l. J. ab für die Beförderung von Eisen (Roh-) aller Art usw., wie im Spezialtarif III genannt, ein Ausnahmetarif in Kraft.

Näheres bei genannter diesseitiger Expedition.

Darmstadt, den 14. März 1889. (742)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn. Am 1. April l. J. tritt der Nachtrag V zu unserem Expressguttarif für den Lokalverkehr in Kraft, inhaltlich dessen von diesem Termin ab eine Aenderung in den Zustellungsgebühren für Expressgüter eintritt.

Näheres bei unseren Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 13. März 1889. (743)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt für den Verkehr zwischen den Berliner Staatsbahnstationen, sowie Stationen der Berliner Ringbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif unter der Bezeichnung „Berlin-Bayerischer Gütertarif" in Kraft, durch welchen die im Tarife für den Berlin-Thüringisch-Bayerischen Güterverkehr nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen aufgehoben werden. Hierdurch treten neben zahlreichen Tarifermässigungen auch einzelne Erhöhungen ein, letztere erhalten jedoch erst am 15. Mai d. J. Gültigkeit. Der Tarif kann zum Preise von 0,70 M für das Stück von den Verbandsstationen bezogen werden.

Erfurt, den 16. März 1889. (744)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 1. Januar 1889 ist der vom 1. April d. J. ab gültige Nachtrag 2 herausgegeben, welcher anderweite Tarifkilometer für den Verkehr mit Berlin (Hamb. Bahnhof), anderweite Anstosssätze für den Verkehr mit der Warstein-Lippstadter Bahn, sowie einzelne andere Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 19. März 1889. (745)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. Juli 1887 wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab der Nachtrag III herausgegeben.

Derselbe enthält unter anderem den Ausnahmetarif IV für Wegebaumaterialien, Ausnahmetarif V für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie Ausnahmetarif VI für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung, seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Aufgabe gelangen.

Die betheiligten Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Oldenburg, den 18. März 1889. (746 B & W)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr. Einführung von Tarifnachträgen. Mit 1. April d. J. treten nachstehende Tarifnachträge in Kraft:

Nachtrag III zum Tarif Oesterreich-Laube,
Nachtrag III zum Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz,
Nachtrag IV zum Tarif Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag,
Nachtrag III zum Tarif Südwestrussland-Laube,
Nachtrag V zum Tarif Galizien-Laube,
Nachtrag V zum Tarif Galizien-Aussig-Landungsplatz,
Nachtrag II zum Tarif Nordwestböhmen-Laube,
Nachtrag III zum Tarif Westösterreich-Aussig-Landungsplatz.

Dieselben enthalten eine neue Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses (Güterklassifikation) des Theiles I.

Wien, den 19. März 1889. (747)
K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Kombinirbare Rundreisebillets.

In Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Amsterdam vom 25./27. Juli 1888 treten für die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillets vom 1. Mai d. J. ab anderweitige Bestimmungen in Kraft, durch welche die Zulässigkeit der Benutzung von Auslandsstrecken theilweise eingeschränkt wird.

Berlin, den 19. März 1889. (748)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.
Wex.

6. Generalversammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der 31. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 25. April 1889 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1888.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1888.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1888 erzielten Reingewinnes.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1889.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kouponbogen oder nach Zusatz des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind),

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei dem Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

und zwar spätestens bis 17. April d. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 20. März 1889.
Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als vierzig Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der in Umlauf befindlichen vollgezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig. (749)

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

7. Verdingungen.

Die Lieferung von 87 Stück eisernen runden Läutewerksbuden soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 16. April d. J., Vormittags 11 Uhr, bis zu welchem Angebote versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Läutewerksbuden" an die unterzeichnete Dienststelle, Karlstrasse 13, einzureichen sind. Die Bedingungen liegen im Büreau der genannten Dienststelle zur Einsicht aus und werden auch von derselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren unfrankirt abgegeben. Die im Reichsanzeiger vom 29. März v. J. Nr. 85 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auch auf diese Verdingung Anwendung. — Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 14. März 1889. (750)

Die Telegrapheninspektion der Königlichen Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs-Materialienabfälle, als: Schweisseisen; Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl; Hartgussräder, alte; Schienenabfälle (unter 3 m lang); Eisenblech einschliesslich Abfälle von schweisseisernen Heizröhren; Kupfer von Lokomotiv-Feuerbüchsen; Lokomotivkessel, alte; Lokomotiv-Feuerkisten, alte (Stahlblech) sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserm Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum 5. April d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Oldenburg, den 21. März 1889. (751B&W)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 24. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. März 1889.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. März 1889.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen und die Personentariffrage.*)

Die Personentariffrage, mit welcher sich A. Wagner, Perrot, Hertzka u. a. m. schon eingehend beschäftigt haben und welche auch in der Presse schon vielfach besprochen wurde, ist in jüngster Zeit durch die — eigenartige Behandlung, welche ihr Dr. Engel in seiner Broschüre „Eisenbahnreform“ zu theil werden lässt, so in den Vordergrund allgemein wirthschaftlicher Interessen gedrängt worden, dass es sich vielleicht empfehlen möchte, auch an dieser Stelle sich mit ihr unter den verschiedensten Gesichtspunkten zu beschäftigen.

In der genannten Broschüre und anlässlich derselben in einem Theile der Presse, werden den Deutschen Eisenbahnen im allgemeinen — sonderlich aber den Süddeutschen — Mängel beigelegt, welche es rathsam erscheinen lassen möchten, behufs billigen und raschen Vorwärtskommens nur mehr nach Art des seligen Seume zu reisen, obwohl auch dieser schon in der Beschreibung seiner Reise von Bologna nach Ancona sagt:

„Wir zahlten gut und fuhren schlecht und wären noch schlechter gefahren, wenn wir nicht die schlimmsten Strecken zu Fuss gegangen wären.“

Die Klagen Seume's waren (nach dessen Reiseschilderungen zuschliessen) wohl begründet, sind es aber auch ihre jüngsten Schwestern Engel'scher und Nichtengel'scher Abkunft?

Dr. Engel behauptet:

1. die Eisenbahnen bringen für die Personenbeförderung einen ganz rohen Entfernungstarif zur Anwendung und verscheuchen sich damit ihre Kundschaft,
2. die Gepäckabfertigung ist zu umständlich und die Beförderungstaxen sind zu hoch,
3. die Personenzüge werden viel zu langsam gefahren, zu viel kalt gestellt und dadurch wird
4. das Fahrmaterial in einer Weise ausgenützt, wie es allenfalls mit Postkutschen und Pferden, nimmermehr aber mit Eisenbahnwagen und Dampfmaschinen geschehen dürfe.

Wir wollen uns für heute zunächst damit beschäftigen, die von Dr. Engel gegen das bestehende Personentarifsystem erhobenen Vorwürfe unbefangen auf ihre Stichhaltigkeit zu prüfen, die Vor- und

*) Zu unserem Bedauern konnten wir nachstehenden Aufsatz, welcher uns schon seit längerer Zeit vorliegt, nicht früher zum Abdruck bringen. Die Redaktion.

Nachtheile der gemachten Verbesserungsvorschläge gegen einander zu halten und im Anschluss hieran sodann unsere eigenen Reformgedanken zum Ausdrucke bringen.

Die Schuld an allen Uebelständen tragen nach Dr. Engel die Fachleute! Sie haben diesen Tarif vor 50 Jahren nach dem Muster der Postkutschentarife gemacht und lassen ihn einfach weiter bestehen; Selbstgenügsamkeit, Bequemlichkeit und dergleichen schöne Eigenschaften machen den Eisenbahnfachmann neuerungsfeindlich, dazu kommt noch, dass diese Fachleute — namentlich wenn sie Eisenbahndirektoren sind und unentgeltlich in der ersten Wagenklasse fahren — von den Bedürfnissen des zahlenden Publikums der II. und III. Wagenklasse nichts verstehen.

Verständiger Fachmann für die Beurtheilung der Personentransporteinrichtungen und Tarife ist nach Dr. Engel nur der zahlende Reisende. In Konsequenz dieser Behauptung würden also, um ordentlich Wandel zu schaffen, zunächst Untersuchungskommissionen aus den Reihen der zahlenden Reisenden gebildet werden müssen und zwar, weil die Bedürfnisse des Nahverkehrs andere sind als die des Fernverkehrs, für jeden Verkehr eine besondere Kommission. Wir zweifeln zwar nicht an der Lebhaftigkeit der Besprechungen innerhalb solcher Kommissionen, doch sind wir nicht optimistisch genug, um an die Brauchbarkeit der Berathungsergebnisse besondere Hoffnungen knüpfen zu können. Vorwürfe wie: Schlendrian, Befangenheit in der Routine und dergleichen sind ja leicht in die Oeffentlichkeit geschleudert; sie sind aber erfahrungsgemäss auch heftigen Kursschwankungen unterworfen und dürften wohl von dem ruhig urtheilenden Theil des Publikums nur vorsichtig aufgenommen werden.

Es soll deswegen auf dieselben hier nicht näher eingegangen, sondern in erster Linie untersucht werden:

„ist der jetzt für die Personenbeförderung auf den Deutschen Eisenbahnen in Anwendung stehende Tarif wirklich roh?"

Antwort: „Nein!" Der Tarif selbst, das Ausmaass von Leistung der Eisenbahn und Gegenleistung des Reisenden, ist nicht roh, sondern im Gegentheil sehr sorgfältig ausgearbeitet, aber die demselben zu Grunde gelegten Taxen könnten vielleicht niedriger und für die einzelnen Klassen anders gruppirt sein, ja es könnte am Ende auch an dem Kilometer als Leistungseinheit weniger stramm festgehalten werden, wenn ursprünglich, d. h. bei dem ersten Schritt zur Verbilligung, ein anderer Weg eingeschlagen worden wäre als der, auf welchem nun seit 25 Jahren Eisenbahnen und Publikum anscheinend unter gegenseitigem Wohlbefinden Hand in Hand miteinander wandern; wir meinen nämlich, wenn man statt der ersten und grundlegenden Gewährung eines Rabattes auf Hin- und Rückfahrtsbillets eine kleine Ermässigung der Grundtaxen im allgemeinen hätte eintreten lassen.

Man hätte vielleicht von jeglichem Rabattsystem schon deswegen Umgang nehmen können, weil Verkehrsinstitute, wie Post, Eisenbahn, Telegraphie — gleichviel, ob sie Staats- oder Privateigenthum sind — der Allgemeinheit, also allen Interessenten, gleichmässig dienen sollen. Ihr Entgegenkommen wie das Ausmaass der Taxen für die Benutzung ihrer Einrichtungen dürfte — so lange es sich nicht wie bei dem Güterverkehr um die Schaffung von Werthen oder um die Bewältigung von Massentransporten handelt — stets gleich sein, ob es sich um grosse oder kleine Kundschaft, um die Vereinnahmung hoher oder geringer Summen handelt.

Dass man sich seitens der Eisenbahnen unter diesem Gesichtspunkt doch zum Rabattsystem entschloss, mag seinen guten Grund in den damaligen Wünschen des Publikums gehabt haben und dass dieses System mehr und mehr erweitert wurde, das haben nicht zum wenigsten die günstigen öffentlichen Beurtheilungen der verschiedenen Rabattgewährungen mit verschuldet. Die erste Fahrpreisermässigung wurde also durch die Einführung von Retourbillets geschaffen. Diese Retourbillets (jetzt Hin- und Rückfahrtskarten) wurden vom Publikum freudigst begrüsst und die damit verbundene Bequemlichkeit — für Hin- und Rückfahrt ein einziges, noch dazu um 25 pCt. billigeres Billet lösen zu können — wurde als ein grosser Fortschritt gepriesen.

Nach den Retourbillets kamen die festen Rundreisebillets gleichfalls mit Preisermässigung. Dann kamen die Abonnementsbillets und Abonnementskarten. Die letzteren werden (namentlich auf Routen mit Schnellzugsverkehr, für welche die Schnellzugstaxen der Abonnementsberechnung zu Grunde zu legen sind) wenig gebraucht.

Dann kamen die Schülerkarten, Arbeiterwochenbillets und last not least die zusammensetzbaren Rundreisekarten. Allen diesen Neuerungen hat das Publikum ausnahmslos zugestimmt und jede einzelne derselben wurde als ein wesentlicher Fortschritt zur Erleichterung und Verbilligung des Reisens gutgeheissen!

War es bei diesen Zustimmungsäusserungen zu verwundern, wenn die Bahnverwaltungen wähnten, den richtigen Weg eingeschlagen zu haben? Gewiss nicht!

Fragen wir uns aber, welche Vortheile mit den gebotenen Rabattfahrkarten für Publikum und Bahnverwaltungen wirklich erreicht wurden, so müssen wir uns sagen: „Herzlich wenig!" Für einen Theil des Publikums 25—33 pCt. Preisermässigung und die Bequemlichkeit, selbst für längere oder öftere Reisen nur ein Billet oder Kouponbuch lösen zu brauchen, Vortheile, welche andererseits durch Vorausbezahlung grösserer Taxbeträge, Behinderungen in den freien Reisedispositionen und das Risiko für grössere materielle Verluste im Falle Abhandenkommens der Fahrscheine wesentlich beeinträchtigt werden. Für die Bahnverwaltungen lassen sich Vortheile kaum finden. Die Billetdruckkosten sind vielleicht etwas zurückgegangen, dagegen sind für das Abrechnungswesen nicht unbedeutende Ausgaben entstanden: die Zahl der Billetsorten ist aber so erheblich gestiegen, dass das Zugbegleitungspersonal nicht selten die Gültigkeit der Fahrkarten weniger rasch zu beurtheilen vermag, als es im Interesse des Dienstes und des Publikums wohl gelegen wäre; die Fahrtaxhinterziehungen endlich, welche trotz Unübertragbarkeit der Retour-, Abonnements- und Rundreisekarten bei aller Kontrole zu allen Zeiten stattgefunden haben und noch stattfinden — werden, so lange dieses System besteht, ein lästiges Anhängsel desselben bleiben.

In neuerer Zeit führten Oesterreichisch-Ungarische Bahnen Werthmarken und einige Französische Bahnen Checkbücher (alles wieder auf Rabatt zugeschnitten) ein; darüber seitens der Interessenten neuerlich grosse Befriedigung; ja besonders sanguinisch angelegte Leute glauben, die verwickelte Personentariffrage sei damit ihrer endgültigen Lösung nahe gebracht.

Wenn wir jedoch die Sache bei Licht besehen, müssen wir uns sagen, dass wir uns mit jedem Schritt der im Rabattsystem noch weiter gemacht wird, von der naturgemässen Lösung der Frage entfernen.

Was ist aber die naturgemässe Lösung? Ist es die Aufhebung der Klassenunterschiede? Oder ist es die Einführung eines Einheitsportos für alle Entfernungen?

Oder ist es ein Zonentarif nach den Vorschlägen Engel's?

Keins von allen dreien!

Wenn wir die Herren, welche mit Aufwand grosser Mittel für Aufhebung der Klassenunterschiede, für Einführung eines Einheitsportos oder für Einführung von Zonentarifen eintreten, über die zu gewärtigenden Resultate ihrer Vorschläge fragen, so wird uns zwar eine ganze Reihe von Möglichkeiten: „Verkehrsmehrungen, Dienstesvereinfachung, Wegfall des Abrechnungsdienstes, Aufhebung der Zugschaffner und anderes noch mehr in Aussicht gestellt, aber eine prompte Antwort über den zu gewärtigenden finanziellen und volkswirthschaftlichen absoluten Effekt bleiben sie alle schuldig.

Eine Tarifreform, deren finanzieller Effekt nicht (wenigstens annähernd) taxirt werden kann, bleibt aber ein verwegener

Sprung ins Leere. Welche Finanzverwaltung kann ihn — ohne sich selbst aufzugeben — riskiren?

Selbst wenn alle Deutschen Eisenbahnverwaltungen den Wunsch nach Verbilligung des Personenportos als berechtigt anerkennen sollten, werden sie mit Rücksicht auf ihre Verantwortung für die Finanzgebahrung die weitgehenden Forderungen Engel's und seiner Vorläufer nicht wohl zum Ausgangspunkt für eine neue Tarifbildung wählen können.

Bei jeder Aenderung des bestehenden Tarifsystems werden sie sich über die finanziellen Ergebnisse Rechenschaft zu geben suchen und dies wird nur dann geschehen können, wenn auf billigen Einheitssätzen in durchsichtiger und möglichst einfacher Weise ein System aufgebaut wird, welches durch Entfernungs- und Preisabstufungen Vergleiche mit dem gegenwärtigen System und dadurch wenigstens eine Berechnung des absoluten Einnahmeminus zulässt.

Mit dem Engel'schen Zonentarif ist dies nicht möglich.

Herr Dr. Engel vergleicht zu Gunsten seines Tarifreformvorschlages die Brief- mit der Personenbeförderung. Dieser Vergleich hinkt auffällig. Abgesehen davon, dass die der Eisenbahn aus der Beförderung einer Person erwachsenden und in erster Linie zu berücksichtigenden Selbstkosten prozentual ganz anders gelagert sind als diejenigen, welche der Post durch Beförderung eines Briefes entstehen, kommt bei Behandlung der Frage über die Gemeinnützigkeit eines Personeneinheitsportos, welchem man die gleichen Gründe wie dem Einheitsbriefporto unterlegen wollte, immer als ausschlaggebend in Betracht, dass wohl jedermann geringfügiger Sache wegen einen Brief nach dem entferntesten Orte schreiben, nicht aber geringer Ursache willen eine Reise auf grössere Entfernung machen kann und wird.

Das einheitliche Briefporto kann also jedem zu gute kommen, während ein einheitliches Personenporto für alle Entfernungen über 50 km nur wenigen — dem kleinen Mann aber gar nichts nützen würde.

Herr Dr. Engel beruft sich wohl darauf, dass eben weil die Taxen für die grössten Strecken gleich wohlfeil wären, es dem oft citirten kleinen Manne auch möglich würde, grössere Reisen zu unternehmen; dieser Aufstellung möchten wir aber die Frage entgegenhalten:

a) von wem und zu welchen Zwecken werden die grösseren Reisen unternommen und
b) wer macht die kleinen Reisen?

Die grösseren Reisen unternehmen erfahrungsgemäss

1. die Inhaber und Vertreter grösserer Geschäfte zu Geschäftszwecken,
2. die wohlhabenden Personen zwecks Erholung und Vergnügens und
3. in ganz geringem Maasse die unteren Volksklassen in sehr dringenden Geschäfts- oder Familienangelegenheiten.

Kleinere Reisen werden von allen Bevölkerungskreisen gemacht, die meisten jedoch von den sogenannten kleinen Leuten.

Dem kleinen Mann fehlt zur Ausführung grosser Reisen nicht nur das Eisenbahnporto, sondern in viel höherem Grade die zum Reisen erforderliche freie Zeit und die für den Lebensunterhalt während der Unthätigkeit erforderliche Baarschaft; er muss arbeiten um leben zu können, und wenn er wirklich reist um zu verdienen, so sind es nicht die grossen, sondern kleine Reisen, bei denen er seine Rechnung findet. Auch der Arbeitsuchende — für welchen Herr Dr. Engel das Einheitsporto als besonders wirkungsvoll und nützlich*) schildert — macht keine Reise von Basel nach Memel in einer Fahrt, sondern er wird — selbst wenn er nicht davor zurückschreckt des Verdienstsuchens wegen im äussersten Falle von Basel bis Memel zu reisen — doch kürzere Etappen machen und sich auch auf den zwischenliegenden grösseren Arbeitsplätzen umsehen. Thut er dies aber, dann hilft ihm die gepriesene Einheitstaxe nichts, denn er muss, so oft er seine Reise unterbricht und die Bahn verlässt, ein neues Einheitsbillet lösen, was bei sechsmaliger Unterbrechung (Basel-Memel) doch auch schon auf die schöne Summe von 14 *M.* kommen würde. Weiter! Was wäre den unteren Berufsklassen mit der Engelsschen Zoneneintheilung und dem Einheitsporto gedient, wenn für eine jährlich zweimalige Reise von Stuttgart nach Esslingen oder Schorndorf oder Ludwigsburg oder Böblingen oder Leonberg oder Winnenden hin und zurück ebensoviel Porto zu bezahlen wäre als für eine einmalige Reise von Stuttgart nach Memel oder umgekehrt? Nichts! Mit diesem Einheitsporto wäre es zwar den Geschäfts- und Vergnügungsreisenden möglich, jährlich tausende von Kilometern nach einem wirklich rohen Einheitstarif unentgeltlich zu fahren, dem kleinen Gewerbtreibenden, dem Arbeiter usw. aber würde die geringe Anzahl der von ihnen durchfahrenen Bahnkilometer schonungslos berechnet.

Diese Ungleichheit und Härte ist von grosser Tragweite. Ferner erscheint uns die von Engel vorgeschlagene Gruppirung der Tarife für die I. und II. Klasse und für die Schnell- und gewöhnlichen Züge nicht gerecht. Engel selbst verwendet als Waffe gegen die Eisenbahnen und ihre jetzigen Tarife den Umstand, dass viele Personen, welche ihren Lebensgewohnheiten und ihrer Stellung in der Gesellschaft entsprechend in die I. oder II. Wagenklasse gehören würden, mit Rücksicht auf das hohe Personenporto in der II. bezw. III. Klasse fahren und dass deshalb die Wagen der höheren Klassen von einem Ende Deutschlands zum anderen zu neun Zehntheilen leerlaufen; gleichwohl schlägt er aber für Benutzung der Schnellzüge Verdoppelung der Taxen und damit Portosätze vor, welche bei der sonstigen Ermässigung des Portos thatsächlich viel mehr Reisende aus den besseren Zügen und besseren Wagenklassen verscheuchen würden, als es nach seiner Anschauung der jetzige Tarif schon thut. Wenn gewünscht wird, dass der Verkehr in allen Klassen sich heben soll, dann muss allen Reisenden Gelegenheit geboten sein, eben jene Klassen für die Fahrten zu wählen, welche ihren sonstigen Gewohnheiten und Bedürfnissen entsprechen und wir können nicht einsehen, weshalb dem Reisenden der I. Wagenklasse durch Bezahlung besonders hoher Taxen im allgemeinen schon Gewährschaft dafür geboten werden soll, dass er ein ganzes Koupee, ja vielleicht einen ganzen Wagen allein benutzen kann. Wir sehen keinen Grund, weshalb 4 Personen gleicher Bildung — wenn auch verschiedenen Standes und Berufes — nicht gleichzeitig in einer Wagenabtheilung I. Klasse eine Reise sollten machen und dabei sich gegenseitig nicht gut vertragen können. Gerade für längere Reisen ist es ja nur angenehm durch Gedankenaustausch sich die Zeit kürzen zu können. Und wenn wir dies als richtig zugeben, ergibt sich von selbst die Folge, auch für die I. Wagenklasse einen Fahrpreis zu erheben, welcher die Nachfrage steigert. Will aber jemand aus besonderen Gründen eine Wagenabtheilung für sich allein benutzen, der zahle dann den Fahrpreis für so viele Plätze, als die Wagenabtheilung, welche er benutzen will, enthält.

Die gleichen Verhältnisse bestehen in der II. Wagenklasse. Sie ist geeignet die Klasse des Mittelstandes und dann sehr frequent zu werden, wenn die Fahrpreise in ein anderes Verhältniss gebracht werden. Durch billige d. h. unter allen Umständen billige Portosätze könnte es vielleicht gelingen den bis jetzt unrentablen Personenverkehr auf eine Höhe zu bringen, welche für Eisenbahnen und Publikum gleich fruchtbringend wirkt. Pauschaltaxen, wie sie Herr Dr. Engel vorschlägt, erscheinen uns jedoch im Personentransport ungerecht und in 10 Fällen neun Mal abschreckend statt einladend.

Oder sollte ein Fahrpreis von 12 *M.* für ein Billet I. Klasse zum Schnellzug von Stuttgart nach Tübingen nicht abschrecken die I. Klasse des Schnellzuges zu benutzen, nachdem bis jetzt

---

*) Ueber den Werth der für Arbeiter zu schaffenden Erleichterung im Wechsel des Arbeitsortes sind wir übrigens anderer Ansicht als Herr Dr. E.

auf Grund des so viel geschmähten Verscheuchungstarifes ein solches Billet nur 4,80 *M.* kostete? Wir denken: „Ja!"

Die Personenportofrage, wir geben das recht gerne zu, ist mit dem jetzigen Tarif noch nicht in einer Weise geregelt, welche jede Verbesserung ausschliessen würde, aber sie ist eine so verwickelte, dass weder irgend eine neue Form der Rabattgewährung noch das salto mortale eines Zonen- oder gar Einheitssatzes, weder Werthmarken noch Checkbücher, weder Blanko- noch dreiklassige Kilometerbillets uns einer gesunden d. h. solcher Lösung entgegenführen, auf welcher auch in Zukunft weiter gebaut werden könnte und das jetzige Rufen bald nach mehr Rabatt für grössere Entfernungen, bald nach Einheitssätzen für alle Entfernungen, ist ein Tohuwabohu geworden, aus dem man sich ein unbefangenes Urtheil über die wirklichen Reformbedürfnisse nur mit Mühe retten bezw. bilden kann.

(Fortsetzung folgt.)

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1887/88.

(Fortsetzung aus Nr. 20.)

Von eigenen und fremden Lokomotiven sind in dem Berichtsjahre 1887/88 im ganzen auf den eigenen Betriebsstrecken in Zügen, im Vorspanndienst, zum Schieben, bei Leerfahrten und im Rangirdienste rund 407 (392)*) Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 10 566 (10 389) Lokomotivkm (bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues) zurückgelegt und hat hiernach die thatsächliche Leistung im ganzen gegen das Vorjahr um 3,83 pCt., die Leistung auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hingegen um 1,70 pCt. zugenommen. Von den angegebenen Lokomotivkilometern sind 272 480 804 (261 913 594) als eigentliche Nutzkilometer zurückgelegt. Die Anzahl der auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge zurückgelegten Lokomotivkilometer bewegt sich im einzelnen zwischen 20 620 (Main-Neckarbahn) und 1 171 (bei der Eisenbahn Fischhausen-Palmnicken). Die Gesammt-Durchschnittsleistung wurde von der Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 19 202, von der Georgs-Marienhütte-Eisenbahn mit 16 372, von den Sächsischen Staatseisenbahnen mit 12 760, von den Preussischen Staatseisenbahnen mit 12 262, von der Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 11 496 und von der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn mit 11 471 Lokomotivkm übertroffen. Von den einzelnen Gruppen sind nur die Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen mit 11 149 (10 968) Lokomotivkilometer über dem mittleren Durchschnitte, die Privatbahnen unter Staatsbahnverwaltung und die Privatbahnen unter eigener Verwaltung dagegen unter demselben geblieben.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den eigenen Betriebsstrecken der Deutschen Bahnen mit normaler Spurweite im ganzen beinahe 10 714 (10 147) Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 277 937 (269 054) Wagenachskilometer geleistet. Die Gesammtleistung hat um 5,59 pCt. und die Durchschnittsleistung um 3,30 pCt. zugenommen. Die grösste Leistung auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge mit 597 206 Wagenachskm entfällt auf die Main-Neckarbahn, die kleinste mit 7 441 Wagenachskm auf die Schleswig-Angeler Bahn. Von den einzelnen Gruppen hielten sich die Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen mit 297 623 Wagenachskm über dem Durchschnitte, die Privatbahnen unter Staatsverwaltung und die Privatbahnen unter eigener Verwaltung unter demselben.

Auf den fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn sind ausserdem von den eigenen Wagen rund 2 198 (2 134) Millionen Achskilometer, d. i. gegen das Vorjahr mehr 64 Millionen Achskilometer oder 3 pCt. geleistet. Die nachstehende Zusammenstellung gibt ein Bild über die Leistungen der verschiedenen Wagengattungen.

Lfde Nr.	Wagengattung	Wagenachskilometer			
		im ganzen		auf 1 Achse	
		1887/88	1886/87	1887/88	1886/87
1	Personenwagen	1 912 589 891	1 837 839 604	36 550	35 784
2	Gepäckwagen	604 652 861	585 529 703	46 335	45 856
3	Güterwagen	7 910 263 488	7 484 275 958	15 600	14 888
4	sämmtl. Wagen unter 1, 2 und 3	10 427 506 240	9 907 645 265	18 216	17 479

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Die Zahl der auf 1 Achse entfallenden Wagenachskilometer ist hiernach sowohl bei den Personen- als auch bei den Gepäck- und Güterwagen gewachsen, wobei zu bemerken ist, dass die erhebliche Vermehrung der im ganzen geleisteten Wagenachskilometer theils in der Vermehrung des Wagenparks, theils in der von den Verwaltungen angestrebten besseren Ausnutzung desselben ihren Grund hat. Bei den Güterwagen ist die durchschnittliche Nettobelastung für jede auf den eigenen Betriebsstrecken bewegte Achse in dem Berichtsjahre von 73,76 auf 75,05 pCt. gestiegen, während bei den Gepäckwagen sich dieselbe von 2,14 auf 2,13 pCt. vermindert hat und bei den Personenwagen mit 23,45 pCt. unverändert geblieben ist. Die Ausnutzung der Tragfähigkeit betrug bei den Güterwagen in beladenem und leerem Zustande 48,25 (47,31) pCt.

Es sind im ganzen geleistet rund
von den Personenwagen 9 471 (9 054) Millionen Bruttokm
„ „ Gepäckwagen 2 658 (2 552) „ „
„ „ Güterwagen 42 789 (39 757) „ „

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfielen
50 664 (50 013) Achskm der Personenwagen und
15 991 (15 858) „ „ Gepäckwagen
und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 206 771 (198 752) Achskm der Güterwagen.

Für die Leistungen der Lokomotiven sind an Brennmaterial zur Feuerung derselben einschliesslich der Transport- und Ladekosten im ganzen 38 847 231 (31 690 815) *M.* oder durchschnittlich:

1. für 1 000 Nutzkm . . . . 142,63 (121,10) *M.*
2. „ 1 000 Lokomotivkm . . . . 107,84 (91,13) „
3. „ 1 000 Wagenachskm aller Art . . . 3,63 (3,12) „
4. „ 1 000 Bruttotkm . . . . 0,56 (0,49) „

verausgabt worden.

Die Gesammtkosten des Materials, und zwar des Brenn-, Schmier-, Putz-, Verpackungs-, Desinfektions-, Beleuchtungsmaterials und des Materials zur Erwärmung der Züge betrugen für die Leistungen aller Betriebsmittel, d. h. der Lokomotiven und Wagen aller Art

1. überhaupt . . . . 46 292 203 (38 685 611) *M.*
2. auf 1 000 Nutzkm . . . . 170 (148) „
3. „ 1 000 Wagenachskm aller Art . 4,32 (3,81) „

Die unmittelbaren laufenden Ausgaben der Zugkraft, wozu die Kosten des Lokomotivpersonals, die Löhne usw. für das Putzen der Lokomotiven und Tender, sowie das Laden der Kohlen und die Kosten für das Brennmaterial zur Heizung der Lokomotiven, für das Schmier-, Putz- und Verpackungsmaterial, für die Wasserbeschaffung usw. gehören, betrugen 93 135 892 (84 826 084) *M.* oder

auf 1 000 Nutzkm . . . . 342 (324) *M.*
„ 1 000 Wagenachskm aller Art . . . . 8,69 (8,36) „

Die Ausgaben für die Zugkraft einschliesslich der mittelbaren laufenden Ausgaben — für Unterhaltung der Lokomotiven und Tender, der Lokomotiv- und Kohlenschuppen, Wasserstationen, Wasserhebungsmaschinen, für Bezüge des Aufsichtspersonals, für allgemeine Kosten usw. betrugen 146 604 825 (136 622 845) *M.* bezw. auf 1 000 Nutzkm 538 (522) *M.*, auf 1 000 Wagenachskm aller Art 13,68 (13,46) *M.*

Die Anzahl der in den sämmtlichen Schnell-, Personen- und gemischten Zügen beförderten Personen und die von denselben zurückgelegten Personenkilometer sind aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich. Es wurden befördert im ganzen einschl. auf Rückfahrts-, Rundreise- und Abonnementsbillets, sowie in bestellten Sonderzügen:

Lfde. Nr.	in der	Anzahl der Personen	Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer	Jede Person ist durchschnittlich befördert km
1	I. Wagenklasse	1 807 647 (1 864 596)	155 849 279 (162 373 858)	86,22 (87,08)
2	II. „	32 869 610 (31 724 493)	1 466 228 706 (1 423 852 089)	74,61 (44,88)
3	III. „	206 624 434 (193 131 225)	4 494 059 864 (4 344 158 152)	21,75 (22,49)
4	IV. „	67 359 874 (62 081 560)	2 084 967 127 (1 982 164 421)	30,95 (31,93)
5	Militärs	7 330 182 (6 957 032)	506 664 454 (451 176 844)	69,12 (64,85)
6	zusammen 1—5	315 991 747 (295 758 909)	8 707 769 430 (8 363 725 364)	27,56 (28,28)

Hiernach sind im vorliegenden Berichtsjahre 20 232 841 Personen oder 6,84 pCt. mit 344 044 066 Personenkm oder 4,11 pCt. mehr als im Vorjahre befördert, während sich die Anzahl der auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr ermittelten Personenkilometer von 225 396 auf 229 570 d. i. um 1,85 pCt. vergrössert hat. Die durchschnittliche Entfernung, welche auf jede beförderte Person entfällt, ist hingegen von 28,28 auf 27,56 km zurückgegangen. Von den sämmtlichen beförderten Personen haben mit Ausschluss der Militärbeförderung

1. 0,24 (0,63) pCt. die I. Wagenklasse,
2. 9,20 (10,73) „ „ II. „
3. 71,13 (65,30) „ „ III. „
4. 15,79 (20,99) „ „ IV. „

benutzt, während auf Requisitionsscheine und Militärbillets 3,64 (2,35) pCt. gefahren sind. Hieraus ergiebt sich die ohnehin bekannte Thatsache, dass die Benutzung der I. und II. Wagenklasse fortgesetzt zu Gunsten der III. und IV. Wagenklasse abnimmt. Jede Personenwagenachse ist im Durchschnitte sämmtlicher Züge mit 4,53 (4,51) Personen besetzt gewesen, am stärksten mit 8,03 (7,87) Personen bei der Hoyaer Bahn und am ungünstigsten mit 2,03 (1,65) Personen bei der Georgs-Marienhütte-bahn. Von den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen ist die durchschnittliche Besetzung jeder Personenwagenachse mit 4,51 Personen erreicht. Ueberschritten wurde der Durchschnitt von der Weimar-Berka-Blankenheimer Bahn mit 6,02, von der Friedrichrodaer Bahn mit 5,89 (5,19), von den Oberhessischen Bahnen mit 5,78 (5,44), von den Oldenburgischen Staatsbahnen mit 5,13 (5,03) und von den Preussischen Staatsbahnen mit 4,62 (4,61) Personen. Von den vorhandenen Plätzen sind:

1. in der I. Wagenklasse . . . . 8,45 (9,11) pCt.
2. „ „ II. „ . . . . 19,85 (20,34) „
3. „ „ III. „ . . . . 25,36 (25,00) „
4. „ „ IV. „ . . . . 30,16 (29,62) „
5. „ sämmtlichen Wagenklassen . . 24,28 (24,14) „

ausgenutzt. Im einzelnen bewegen sich die Prozentsätze bei denjenigen Bahnen, deren Züge sämmtliche vier Wagenklassen führen: für die I. Wagenklasse zwischen 8,94 pCt. (bei den Preussischen Staatsbahnen) und 0,66 pCt. (bei der Holsteinischen Marschbahn), für die II. Wagenklasse zwischen 27,04 pCt. (bei der Hessischen Ludwigsbahn) und 10,61 pCt. (bei der Holsteinischen Marschbahn), für die III. Wagenklasse zwischen 33,04 pCt. (bei der Hessischen Ludwigsbahn) und 12,35 pCt. (bei der Neustrelitz-Warnemünder Bahn), für die IV. Wagenklasse zwischen 52,81 pCt. (bei der Lübeck-Büchener Bahn) und 3,80 pCt. (bei den Oldenburgischen Staatsbahnen) und für sämmtliche Klassen zwischen 29,12 pCt. (bei der Hessischen Ludwigsbahn) und 12,20 pCt. (bei der Neustrelitz-Warnemünder E.).

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung (ausschl. der Gepäck- und Nebeneinnahmen) betrugen:

Lfde. Nr.	bei den	im ganzen M.	auf 1 Personenkilometer ₰	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge M.	auf 1000 Personenwagen-Achskilometer M.
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	262 848 574 (252 715 681)	3,26 (3,28)	7 846 (7 776)	147 (147)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	387 784 (1 612 062)	3,37 (3,23)	4 147 (5 924)	168 (159)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	21 013 469 (20 692 570)	3,35 (3,37)	4 847 (4 773)	160 (160)
4	sämmtlichen Bahnen (1—3)	284 249 827 (275 020 313)	3,26 (3,29)	7 494 (7 412)	148 (148)

Im einzelnen wurde auf 1 Personenkm der höchste Betrag von 7,02 (7,01) ₰ durch die Friedrichrodaer Bahn, der niedrigste von 2,38 (2,66) ₰ durch die Georgs-Marienhütte-Eisenbahn vereinnahmt. Hinsichtlich der Einnahme auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge steht an der Spitze die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 40 159 (39 678) M., welche hinsichtlich ihrer Einnahme auf 1 Personenkilometer — 2,85 pCt. — unter den 78 Bahnen die fünfte Stufe von unten einnimmt; dieser folgt in weitem Abstande mit dem aber an sich sehr erheblichen Betrage von 25 753 (25 264) M. die Main-Neckarbahn, weiterhin folgen die Sächsischen Staatsbahnen mit 10 108 (9 714) M.; die bezüglichen Einnahmen gehen allmählich bis auf 583 (663) M. bei der Georgs-Marienhütte-Eisenbahn herunter. Im übrigen blieben über dem Gesammtdurchschnitt nur die Lübeck-Büchener Bahn mit 9 923 M., die Badische Staatsbahn mit 9 343 M., die Hessische Ludwigsbahn mit 8 910 M., die Friedrichrodaer Bahn mit 8 905 M., die Cronberger Bahn mit 8 628 M. und die Preussischen Staatsbahnen mit 8 221 M. Bezüglich der auf 1 000 Achskm der Personenwagen berechneten Einnahmen stand die Friedrichrodaer Bahn mit 414 M. am günstigsten und die Georgs-Marienhütte-Eisenbahn mit 49 M. am ungünstigsten.

Gegen Frachtberechnung sind an Gütern aller Art — Eil- und Expressgut, Frachtgut, Militärgut, Vieh und frachtpflichtiges Dienstgut — zusammen 177 368 209 (156 586 432) t mit rund 18 509 (16 489) Millionentkm befördert und hierfür vereinnahmt worden:

Lfde. Nr.	bei den	überhaupt M.	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr M.	auf 1 t M.	auf 1 tkm ₰	auf 1 Güterwagenachse M.
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	688 975 433 (631 636 852)	20 254 (19 142)	4,30 (4,54)	3,91 (4,03)	1 455 (1 354)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	1 014 339 (3 454 919)	10 849 (12 477)	1,16 (2,31)	6,54 (5,02)	652 (1 516)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	39 118 244 (37 527 255)	8 950 (8 578)	2,41 (2,37)	4,57 (4,94)	1 220 (1 105)
4	sämmtlichen Bahnen 1—3	729 108 016 (672 619 026)	18 947 (17 865)	4,11 (4,30)	3,94 (4,08)	1 438 (1 338)

Nachdem gemäss Nachtrag X zum Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs die Güter des Spezialtarifs III in Ladungen von 5 000 kg vom 1. Dezember 1886 ab nicht mehr wie früher zu den Sätzen des Spezialtarifs A 2, sondern zu den Sätzen des Spezialtarifs II abgefertigt werden, ist dieser Aenderung des Tarifs auch in der betreffenden Tabelle dieser Statistik dadurch Rechnung getragen, dass in derselben die nach der neuen Vorschrift zu den Sätzen des Spezialtarifs II abgefertigten Transporte von den übrigen Gütern des Spezialtarifs II getrennt zur Erscheinung gebracht worden sind. Hierdurch ist vermieden, dass infolge dieser Tarifänderung die in den betreffenden Spalten aufgeführten Ergebnisse der Güterbeförderung zu Spezialtarif II Veränderungen aufweisen, welche sich nicht auf die Bewegung der diesem Spezialtarif zugetheilten Güter beziehen; zugleich wird die Bedeutung der neuen Güterklasse zur Anschauung gebracht.

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr erzielte die Main-Neckarbahn mit 30 244 M. die höchste, die Schleswig-Angeler Bahn mit 408 M. die niedrigste Einnahme, während auf 1 tkm die höchste Einnahme bei der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt mit 40,21 ₰ und die niedrigste Einnahme mit 3,33 ₰ bei der Ostpreussischen Südbahn zu verzeichnen war.

Ohne Frachtberechnung wurden in dem Berichtsjahre an Dienstgut usw. 1 446 458 (8 215 984) t auf 140 043 217 (635 366 950) tkm gefahren.

Die erhebliche Abnahme der beförderten Güter ohne Frachtberechnung gegen das Vorjahr erklärt sich dadurch, dass seit dem 1. April 1887 auf den im Betriebe der Linien der für ausschliessliche Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen Dienstgüter*) ohne Unterschied, für welchen Be-

*) Zu denselben gehören 1. alle Gegenstände, welche zum Betriebe der Bahn gehören oder für den Betrieb aus dem Ordinarium des Betriebsetats oder aus den bei den Privatbahnen bestehenden Reserve- und Erneuerungsfonds beschafft werden, insbesondere alle für die Unterstellung im Betriebe befindlichen Strecken, sowie der Betriebsmittel erforderlichen Gegenstände, desgleichen die Betriebs- und Werkstattsmaterialien, Inventarien, Drucksachen und Uniformstücke des Betriebes (Betriebsdienstgut); 2. alle Güter, welche für Neu- und Ergänzungsbauten bestimmt sind und nicht aus dem Ordinarium des Betriebsetats beschafft werden (Baudienstgut).

zirk sie bestimmt sind, im Gewichte von weniger als 1 000 kg frachtfrei, im Gewichte vom 1 000 kg und darüber zu 70 pCt. der tarifmässigen Fracht befördert werden.

Im ganzen wurden 178 814 667 (164 802 416) t auf rund 18 649 (17 124) Millionentkm befördert, wobei im Durchschnitt auf jede Tonne 104,29 (103,91) km, auf jede beladene Güterwagenachse 3,64 (3,58) t und auf jede Güterwagenachse überhaupt bei allen Fahrten — beladen und leer — 2,34 (2,29) t entfallen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Verzeichniss der Maximal-Radstände. Zu diesem Verzeichniss hat die geschäftsführende Verwaltung den IV. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1148 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung einiger Festsetzungen des Verzeichnisses der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1180 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximal-Radstände (abgesandt am 23. und 24. d. Mts.).

Nr. 1192 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufhebung der Sequestration der Rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1193 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Veränderung in der Betriebsleitung der Strecke Fröttstädt-Friedrichroda (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1226 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Verwaltungen des Vereins und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen und Schweizerischen Nichtvereins-Verwaltungen, betreffend zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus den Berathungen des Preussischen Abgeordnetenhauses,

betr. den Etat der Eisenbahnverwaltung.

(Schluss aus Nr. 23.)

Es folgte die Berathung über „Personenverkehr und Personentarife“.

Der Berichterstatter der Budgetkommission, Abg. von Tiedemann-Bomst, bemerkte: Als Neueinrichtung für den Personenverkehr habe er nur zu erwähnen, dass in Bezug auf die Rückfahrkarten eine andere Bestimmung getroffen sei, dass dieselben nämlich in Zukunft auf allen Zügen, Schnell-, Kurier- und Personenzügen Geltung haben sollen. Auf die vielen Projekte, welche die Reform des Personenverkehrs beträfen, sei die Kommission näher eingegangen; er wolle diese Projekte aber nicht in extenso wiedergeben, sondern nur in wenigen Strichen skizziren. Man dürfe nicht vergessen, dass die jetzigen Einrichtungen des Personenverkehrs bei uns — mit Ausnahme von Belgien — die billigsten und rationellsten in Europa seien. — Der Vorschlag Perrot's gehe zunächst dahin, den Preis einer beliebig weiten Fahrt auf 50 ₰ in III., auf 1 ℳ in II. und 6 ℳ in I. Klasse festzusetzen. Die durchschnittlichen Einnahmen entsprächen ungefähr diesen Sätzen. Die Rechnung sei jedoch nicht ganz richtig. Wenn Herr Perrot auf die Post hinweise, so vergesse er dabei, dass diese überhaupt nichts für die Eisenbahnbeförderung bezahle. Das sei also ein wesentlicher Unterschied, denn bei der Eisenbahnverwaltung wüchsen die Selbstkosten mit der grösseren Entfernung. — Das Projekt des Herrn Dr. Engel, der sich an Perrot anschliesse, schlage ein Zonensystem vor und zwar eine erste Zone bis 10 km (10 ₰ III., 20 ₰ II. Klasse), zweite Zone 10—25 km (25 bezw. 50 ₰), dritte Zone 25—50 km (50 ₰ bezw. 1 ℳ und 3 ℳ I. Klasse), vierte Zone über 50 km (1 ℳ bezw. 2 ℳ bezw. 6 ℳ). Nach diesen Grundsätzen könnte man für 1 ℳ von Memel nach Metz zweimal 24 Stunden lang in einem gut geheizten Raum fahren, was allerdings ein sehr billiger Aufenthaltsort sein würde. Dr. Engel berechne, wie Perrot, dass nach seinem System ein Ausfall der Staatseisenbahnen nicht eintreten werde. Er begehe aber dabei einen grossen Rechenfehler. Die Eisenbahnverwaltung habe berechnet, dass bei Einführung dieser Tarife und gleichbleibendem Verkehr ein Ausfall von 83 Millionen Mark entstehen würde, also rund 42 pCt. Diese müssten zunächst durch Verkehrssteigerung aufgebracht werden. Dadurch würden die Ausgaben ganz bedeutend wachsen. Bahnhöfe, Wegematerial, Anzahl der Züge, alles müsste geändert werden. Es handele sich also um ein gefährliches Experiment, nicht nur für die Eisenbahnverwaltung, sondern auch vom volkswirthschaftlichen Standpunkt aus, da eine noch grössere Arbeiterverschiebung von Osten nach Westen hervorgerufen werden würde. —

Der weitere Vorschlag, der die Einführung von Kilometerbillets empfehle, habe anscheinend etwas für sich, da dadurch allen reisenden Personen, die nicht in der Lage sind, auf demselben Wege zurückzufahren oder vorher ihre Reise zu bestimmen, eine Preisermässigung gewährt werden würde, wie jetzt durch die Rundreisebillets; aber bei allen solchen Tarifermässigungen müsse man sich vor allen Dingen die Frage vorlegen: Wem kommen sie zu gute? Diese Ermässigung käme aber nur den wohlhabenden Klassen zu gute, die einen grossen Betrag auf einem Brett zahlen könnten. Andere Vorschläge gingen dahin, die I. bezw. die IV. Klasse zu beseitigen. Einen finanziellen Effekt würde beides nicht haben. Der Fortfall würde nur hier und da unangenehm empfunden werden. Gerade in der IV. Klasse fahre ein ganz eigenartiges Publikum, das sonst zu Fuss gehen würde.

Schliesslich habe man auch den Vorschlag gemacht, das Freigepäck abzuschaffen. Die Erfahrungen, welche man bei den mit Freigepäck nicht verbundenen Rundreisebillets gemacht habe, zeige, dass durch eine solche Einrichtung eine ausserordentlich grosse Belästigung durch Handgepäck im Koupee veranlasst werde. Bei allen diesen Fragen dürfe man auch nicht ausser Acht lassen, dass unsere Eisenbahneinrichtungen mehr und minder internationaler Natur seien, man daher nicht ohne Rücksicht auf unsere Nachbarn vorgehen könne. Der Regierungskommissar habe der Budgetkommission mitgetheilt, dass sämmtliche übrigen Deutschen Staaten zu einer Konferenz eingeladen worden seien, um alle diese Fragen einer gründlichen Erörterung zu unterziehen und Vorschläge zu machen, wie man zu einem einfacheren und besseren System der Personentarife kommen könne.

Das Ziel, welches dabei ins Auge zu fassen ist, möchte kurz dahin bezeichnet werden können: wir müssen hinstreben nach einer grösseren Vereinfachung sowohl im Billetverkehr, wie im ganzen Tarifwesen.

Abg. Simon (Waldenburg)*): Der Minister habe in Bezug auf die Personentarife bereits viele Erleichterungen gewährt, so namentlich die sehr wohlthätig wirkenden Arbeiterbillets, welche es den Arbeitern in grösseren Städten ermöglichen, in den Vororten billigere Wohnungen zu miethen und von dort täglich mit geringen Mitteln zur lohnenden Arbeit in das Centrum der Stadt zu gelangen.

Auch habe sich die Staatseisenbahnverwaltung an den vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingeführten kombinirbaren Rundreisebillets betheiligt, gleichwohl werde sich noch manches auf diesem Gebiete ermöglichen lassen. Dem Vorschlage Perrot's für einen einheitlichen Personentarif, welchen Dr. Engel neuerdings wieder aufgenommen habe, sei seiner Zeit die Eisenbahnverwaltung glücklicherweise nicht gefolgt. Denn wenn auch durch die erhebliche Ermässigung des Personentarifs die Frequenz derartig steigen werde, dass ein Einnahmeausfall nicht entstehe, so sei doch die Ansicht Perrot's und Engel's, dass zur Bewältigung des gesteigerten Personenverkehrs keine weiteren Betriebsausgaben entstehen würden (da jetzt nur eine Ausnutzung der Personenzüge von etwa 30 pCt. vorliege, während dieselben bis zu 60 pCt. auszunutzen seien), nicht richtig. Das würde richtig sein, wenn es sich nicht um Durchschnittsberechnungen handelte; man könne ja das Publikum nicht zwingen, die Züge gleichmässig zu benutzen. Es werde später gerade so wie jetzt — und in noch viel höherem Maasse bei sehr erheblich ermässigten Tarifen — der Zustand eintreten, dass in einzelnen Sommermonaten die Züge kolossal überfüllt werden, während sie in schlechten Wintermonaten trotz der Tarifermässigung ebenso wie jetzt weniger besetzt sein würden. Man werde also nur die ganz erheblichen Mehrkosten haben für die Züge im Sommer, ohne einen Ausgleich durch eine stärkere Benutzung der Züge im Winter. Eine bequemere Einrichtung der IV. Wagenklasse sei zu empfehlen, selbst wenn erhebliche Mehrkosten entständen; nur dürfte dies nicht durch Heraufsetzung des Tarifs erkauft werden. Angesichts des Rückgangs der Einnahmen aus der I. Wagenklasse sollte man dieselbe in den Lokal- und Personenzügen, wo sie sich wenig rentire, abschaffen. Die Einrichtung der Schnellzüge sollte mehr gefördert werden, sowohl durch Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit, als durch Verminderung der Haltestellen bei neu einzulegenden Schnellzügen. Der Minister würde dafür in weiteren Kreisen Dank finden.

Abg. Berger bezeichnete die Behauptung des Abg. Grafen zu Limburg-Stirum, dass die Privatbahnen das Publikum mit grösster Rücksichtslosigkeit ausgebeutet hätten, als unrichtig und ungerecht, und wies demgegenüber auf die Verdienste der Privatbahnen hin. Die Vorschläge Perrot's und Engel's solle man nicht von oben herab beseitigen und vorsichtig mit den Prophezeiungen über die etwaigen Folgen derselben sein. Nach den Ermittelungen der Königlich Bayerischen Generaldirektion würde, während die wirkliche Personengeld-

*) Früher Vorsitzender der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

einnahme in Bayern nach dem bestehenden Tarife im vorigen Jahre rund 24 Millionen betragen haben würde, dieselbe bei Geltung des Engel'schen Tarifs (wenn kein Mensch mehr gefahren wäre) 17 Millionen gewesen sein, also nur ein Minus von 7 Millionen = 29 pCt. sich ergeben haben, während nach der Mittheilung des Referenten im Bezirke der Preussischen Staatsbahnverwaltungen unter Herrschaft des Engel'schen Tarifs der Ausfall 40—42 pCt. betragen haben würde. Das sei eine erhebliche Differenz, über welche er Klarheit haben möchte. Die gegenwärtige Ausnutzung der Züge sei keine erhebliche, und zwar gerade infolge des geltenden Tarifs; nach der Richtung würden grosse Ersparnisse eintreten können. Die Sache habe auch eine grosse soziale Bedeutung. Allerdings würde eine Verschiebung der Arbeitskräfte eintreten, aber der Arbeiter habe das Recht, seine Kraft da zu verwerthen, wo es am besten und theuersten geschehen könne. Redner erkennt aber an, dass ein Etat, der 775 Millionen (mehr als die Hälfte der gesammten Staatseinnahmen) umfasst, als das allerschlechteste und gefährlichste Versuchsfeld für sog. radikale Reformen erscheint und befürchtet auch, dass der Ausfall an Einnahmen bei Geltung des Engel'schen Tarifs in den ersten Jahren ein mehr oder weniger bedeutender sein werde. Die I. Klasse in den Personenzügen sei zu beseitigen, sie bringe nicht die Kosten. Den Dank aller Deutschen Frauen habe sich die Bahnverwaltung für die im Januar d. J. erlassene Verordnung betreffs des Rauchens in den Koupees verdient.

Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach:

„M. H.! Nur wenige Worte! „De mortuis nil nisi bene" sage ich, wenn Klagen erhoben werden über die früheren Privatbahnen; sie haben ihre Verdienste, sie haben ihre Schattenseiten gehabt. Wenn aber der Herr Abg. Berger so weit geht, zu behaupten, die 20 pCt. Tariferhöhung, die ich möchte sagen, uns noch allen in den Gliedern liegt, seien nicht etwa von den Privatbahnen ausgegangen, so irrt er sich. Es ist richtig, dass die Rheinische Eisenbahn, an deren Verdienst er ja auch heute erinnert, sich nicht dem damaligen Vorgehen angeschlossen hat; — ich glaube, auch noch eine andere Bahn nicht. — Aber das hatte bei der Rheinischen Bahn seine besondere Bewandtniss. Bekanntlich wurde die Ermächtigung zu dieser Tariferhöhung von dem Bundesrath nur ertheilt unter der Bedingung, dass ein gewisses Tarifsystem angenommen würde, und dieser Bedingung wollte die Rheinische Bahn sich nicht unterwerfen. Also so schuldlos ist sie hierbei nicht, indem sie eben die Bedingung nicht acceptirte. Im übrigen aber ist, wie aktenmässig nachweisbar, die Anregung zu den Erhöhungen allerdings von den Privatbahnen ausgegangen, deren Aktien unter den damaligen Verhältnissen ganz bedeutend im Kourse heruntergegangen waren.

Eine bessere Ausnutzung der Personenwagen, m. H., das wäre ja etwas, was der Eisenbahnverwaltung nur sehr angenehm sein könnte. Aber wie denkt das Publikum darüber? Wir sind gewohnt, dass jeder, wo möglich, ein Koupee für sich haben will. Der Deutsche ist ausserordentlich individuell; er möchte sogar, wenn es angängig wäre, einen kleinen Handbahnhof und was sonst noch für Dinge für sich besitzen. Also mit dem Gedanken, die Koupees vollzustopfen, würden wir ein schlechtes Geschäft machen.

Im Gegentheil, ich bekomme fortwährend Beschwerden, wenn nicht genau daran festgehalten wird, dass namentlich an heissen Tagen die II. Klasse nur mit 6 Personen, die I. Klasse nur mit 4 Personen besetzt werden soll. Also seien wir auch in diesem Punkte ein bischen vorsichtig. Ich glaube, es ist gut, wenn wir das Publikum artig und rücksichtsvoll behandeln.

Dann ist von dem Herrn Abg. Simon die Nothwendigkeit betont, verschiedene Einrichtungen zu treffen in Bezug auf schnell fahrende Züge. Ich habe vorhin schon erwähnt, dass es in der Absicht liegt, hier Verbesserungen eintreten zu lassen, sobald wir die nöthigen Wagen und Lokomotiven haben; deren Bewilligung bleibt der Anleihe noch vorbehalten, welche Ihnen zur Beschlussfassung vorliegt. Hoffentlich werden wir aber schon einiges ausrichten können, auch wenn uns noch nicht das ganze erforderliche Material zur Verfügung steht.

Es ist namentlich unser Wunsch, einige raschere Züge einzuführen, so: die Verbindung nach Danzig und Königsberg zu verbessern, einen rascheren Zug nach Frankfurt a/M. einzurichten, der allerdings nur dadurch gewonnen werden kann, dass man einmal den Zug nicht zu sehr belastet, dann, dass man nicht so oft hält, und endlich, dass die Anforderung des Publikums in Bezug auf die Einstellung der Klassen nicht zu weitgehende sind. Ebenso ist es unsere Absicht, auch die Verbindung nach München zu verbessern; Verhandlungen dieserhalb sind bereits eingeleitet und der Abschluss derselben liegt hoffentlich gar nicht fern. Wir haben auch in Aussicht genommen, den Nacht-Schnellzug nach Breslau zu beschleunigen, ferner einen Schnellzug von Posen nach Halle einzurichten im Anschluss an den Zug nach Frankfurt a/M. usw. Desgleichen sind Verbesserungen auf der rechten Rheinseite in Aussicht genommen, sobald uns die nöthigen Betriebsmittel zur Verfügung stehen.

Wir müssen allerdings dabei mit einer gewissen Vorsicht verfahren, denn nach unseren Erfahrungen ist es ein ausserordentlich übles Ding, dem Publikum einen Zug wieder wegzunehmen, den es einmal gehabt hat. Ist der Zug vorher auch ganz wenig benutzt worden, sofort wird er dann ein sehr „dringendes Bedürfniss" und es wird als eine grosse Beleidigung angesehen, wenn man einen solchen Zug eingehen lässt. Schon jetzt, wo — Sie haben es vielleicht in den Zeitungen gelesen — die Frage noch schwebt, wie der Zug von Berlin nach Frankfurt a/M. einzurichten sein möchte, sind mir z. B. von Hanau Beschwerden zugekommen: es solle in Hanau nicht mehr gehalten werden und das sei doch eine Zurücksetzung, die ganz unglaublich wäre. Die Absicht ist allerdings, in Hanau nicht zu halten; wir können die Züge nicht so rasch fahren, wenn wir noch andere als ganz unvermeidliche Hauptstationen berühren.

Dann ist noch von der IV. Wagenklasse und von verschiedenen Tarifsystemen gesprochen. Ich möchte mich über diese Dinge hier nicht auslassen. Es ist richtig — wie der Herr Referent schon mitgetheilt hat —, dass wir mit den grösseren Deutschen Regierungen in Verbindung getreten sind über die Frage, wie wir unser Personengeldsystem dem Bedürfniss besser anpassen können. Die finanzielle Seite kann aber dabei nicht unberücksichtigt bleiben. Ich habe schon früher in diesem Hohen Hause erklärt, dass die Art und Weise, wie sich unser Personengeldwesen, unser Tarifwesen herausgebildet hat, mir nicht sympathisch ist. Dasselbe ist ausserordentlich buntscheckig geworden, die Kontrole ist ausserordentlich schwierig und das Publikum ist damit mehrfach auch nicht sehr zufrieden. Indessen, m. H., unser ganzes System ist nicht eine Erfindung von uns und nur für uns, sondern es ist ein internationales. Fast ganz Europa hat dasselbe System, und wenn wir ändern wollen, so müssen wir nicht blos bei uns ändern, sondern auch im Auslande.

Unser Gedanke war der: die Verbesserungen, Vereinfachungen und Ausgleichungen, die auszuführen sind, zunächst zu versuchen, im Deutschen Reich zur Annahme zu bringen, und vom Deutschen Reich aus die Verbindung mit den anstossenden Staaten zu suchen. Der Deutsche Eisenbahnverein in welchem auch die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und auch Russische Bahnen auf dem linken Weichselufer vertreten sind — würde dann in der Lage sein, sich mit der Sache zu befassen und dann würden wir vielleicht für ganz Mitteleuropa ein gleichmässiges System erhalten.

Ob es zu erreichen wäre, eine allgemeine Ermässigung und eine grössere Vereinfachung der Tarife zu schaffen, ohne andere wichtige Interessen zu verletzen, ist eine Frage, die sehr genau geprüft werden muss. Auch Sie werden gewiss nicht sehr geneigt sein, erhebliche Ausfälle im Etat infolge einer Ermässigung des Personentarifs zu erleben, und wir haben allen Anlass, uns davor zu hüten.

Wenn hier auf die Post Bezug genommen und diese finanziell in Vergleich gezogen ist, — nun, m. H., ich will von den Leistungen der Post, die ja zum Theil auf unsere Kosten geschehen, absehen, — so bitte ich, vergleichen Sie einmal die Einnahmen des gesammten Reichspostgebiets an Gebühren für Telegraphie- und Postporto: dieselben reichen kaum an den Etat allein unserer Personengeldeinnahmen heran! Bin ich recht unterrichtet — meine Notizen sind vielleicht nicht ganz zuverlässig — so erreichen die Einnahmen der Post und Telegraphie bei sämmtlichen Europäischen Grossmächten kaum die Gesammteinnahmen des Preussischen Eisenbahnetats.

Wir haben so kolossalen Geldobjekten gegenüber doch wohl alle Veranlassung, in dieser Beziehung recht vorsichtig zu Werke gehen. 10 pCt. Mindereinnahme beim Personenverkehr — Brutto — bedeuten bei uns schon 20, 30 pCt. 30 Millionen —, und wenn etwa eingeführt würde, was von gewisser Seite her vorgeschlagen worden ist, ohne Rücksicht auf die Mehrkosten usw. mit Sätzen bis zu 1 *M.* sich zu begnügen, so würde der Ausfall — wie von einer Seite herausgerechnet ist — sich auf etwa 83 Millionen stellen. Das sind Beträge, deren Ausfall wir nicht vertragen, ja nicht einmal riskiren können.

Wenn die Frage an mich gerichtet worden, ob mir bekannt, dass in Bayern eine Ermittelung versucht worden, wie sich etwa der finanzielle Erfolg des Engel'schen Systems — des sogenannten Engel'schen Systems — stellen würde, so muss ich erwidern, dass mir davon nichts bekannt, auch nicht bekannt, ob das System irgendwo eingeführt ist und ob man statistische Erhebungen gemacht hat und mit welchem Resultat. Wenn aber behauptet worden ist, in Ungarn sei das System eingeführt — das ist mir schriftlich und als Beweis für die Nothwendigkeit und Angemessenheit dieses Systems mitgetheilt worden — so kann ich erklären: das ist ein Irrthum. Ich habe das in offizieller Weise feststellen lassen. Ich weiss nicht,

warum die Herren, die mit solchen Vorschlägen gekommen sind, sich nicht mit denselben nach England wenden. Der Englische Inselstaat in seiner Unabhängigkeit von allen unseren nachbarlichen Beziehungen auf dem Europäischen Kontinent würde sich viel eher zum Versuchsfeld eignen, — dort kommen nicht in solchem Maasse alle die Rücksichten und Rückwirkungen auf andere Staaten in Betracht, mit denen wir zu rechnen haben.

Auch über die Schnelligkeit unserer Züge ist gesprochen worden, eine Frage, die mich ja besonders interessirt. Nach den Resultaten, welche wir einer eingehenden Untersuchung verdanken, darf ich sagen, dass die Preussischen Staatseisenbahnen auf dem Kontinent die raschesten Züge aufzuweisen haben. Allerdings gibt es in England einzelne Züge, die noch rascher fahren, die sog. Renommirzüge; aber sie gehen den Englischen Verhältnissen entsprechend nur zwischen London und den grossen Städten des Landes mit grosser Geschwindigkeit, die Anschlüsse aber nach der Seite liegen anders.

Fahren Sie aber einmal quer durch England, dann werden Sie erfahren, dass Sie nicht gerade bequem wegkommen. Anschlüsse fehlen sehr häufig und von durchgehenden Wagen ist nicht die Rede. Unser Publikum ist etwas verwöhnt, ich darf es aussprechen, viel verwöhnter als das Englische, und wir haben selbst dazu beigetragen, es zu verwöhnen. Auch unsere Wagen sind besser, wie die meisten ausländischen, und wir wollen das Publikum davon nicht entwöhnen. Ich möchte meinestheils nicht dazu beitragen, dass das Publikum ungern mit der Eisenbahn fährt."

Abg. Graf zu Limburg-Stirum: Er wolle die Verdienste der Privatbahnen gern anerkennen; es stehe aber fest, dass die Interessen des Publikums ihnen in zweiter Linie gestanden hätten. Auf das Engel'sche Projekt könne man sich nicht einlassen; die soziale Umwälzung würde eine ungeheure sein. Wenn man die Arbeiter in die Lage setze, ohne Reisekosten den Wohnsitz zu ändern, so würden die ärmeren Landestheile bald über völligen Arbeitermangel zu klagen haben. Solche Projekte müssten mit der grössten Vorsicht behandelt werden, nicht allein vom Standpunkt der Staatsfinanzen und der Staatseisenbahnverwaltung, sondern auch in Hinsicht der möglichen sozialen Folgen.

Abg. von Czarlinski brachte verschiedene Beschwerden über Heizung der Koupees, Preise der Billets und Verbote Polnischsprechens für die Schaffner vor.

Abg. Bachem klagte über die mangelhafte Heizung der Koupees und über die veränderte Temperatur bei Antritt und Beendigung der Reise. Auch er sprach sich gegen das überhandnehmende Rauchen in den Eisenbahnkoupees aus. Man thue gerade, als ob das rauchende Wesen das normale sei und der Nichtraucher das anormale, es müssten doch weit eher besondere Koupees für die Raucher eingerichtet und damit für den besseren und verständigeren Theil des Volks, die Nichtraucher, auch gesorgt werden.

Abg. von Below-Saleske beschwerte sich über die Ueberheizung der Koupees und wünschte zur Bestimmung der Temperatur Thermometer in denselben angebracht.

Der Titel (1) wurde bewilligt.*)

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahn-Betriebsreglement.

Dem Bundesrathe ist, wie der „Berliner Actionär" berichtet, eine Reihe von Anträgen auf Ergänzung und Abänderung des § 52 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands zugegangen, welche im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellt und in demselben mit einer eingehenden Denkschrift begleitet worden sind. Es handelt sich dabei um Erweiterung der bestehenden Schutzmaassregeln bei der Beförderung von Stoffen, welche durch Explosion Gefahren anrichten könnten, und wegen anderer Gründe eine vorsichtigere Verpackung erheischen usw. Ein anderer Theil der Anträge betrifft die Bezeichnung der Wagen nach Ladegewicht, während bisher die Bestimmung nach Tragkraft erfolgte. In letzterer Beziehung wird u. a. folgendes beantragt: „Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Absendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Wagen nur bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewicht, oder, sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahnverwaltung zulässig ist, bis zu der an den Wagen vermerkten Tragfähigkeit beladen werden. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den Vorschriften festzustellende Konventionalstrafe erheben."

*) Ueber die Fortsetzung der Berathung, betreffend Titel 2 Güterverkehr und Gütertarife usw., welche in der Sitzung vom 16. März erledigt wurde, werden wir demnächst berichten.

Berathung des Gesetzentwurfs, betr. die Erweiterung usw. des Eisenbahnnetzes.

Das Preussische Abgeordnetenhaus berieth am 23. d. Mts. in zweiter Lesung den Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des (Preussischen Staats-)Eisenbahnnetzes, welchen wir in Nr. 11 S. 102 fg. d. Ztg. mitgetheilt haben. Die Debatte bewegte sich vorzugsweise in lokalen Wünschen und Forderungen. Der Gesetzentwurf wurde in allen Stücken genehmigt.

Reform der Personentarife.

Bei der Erörterung der Frage der Reform der Personentarife wurde in voriger Nummer S. 240 die Rechnung erwähnt, welche die Bayerische Staatseisenbahnverwaltung habe anstellen lassen, um den Unterschied der Einnahmen nach dem jetzigen Tarif und dem des Dr. Engel zu ermitteln. Ueber diese Berechnung, welcher die Route Kufstein-Hof zu Grunde gelegt sein soll, wird von der „Frkf. Ztg." folgendes mitgetheilt: Im Jahre 1886 beförderten die Bayerischen Staatsbahnen 19 147 305 Personen und vereinnahmten dafür 24 157 395 ℳ. Legt man Engel's Berechnungen und Vorschläge zu Grunde und nimmt man an, dass die Tarifreform in dem abgeschlossenen Gebiet der Bayerischen Verwaltung für den gesammten Personenverkehr (also auch für die angekommenen Reisenden des Wechselverkehrs und für den Transitverkehr) gegolten hätte, so würden sich folgende Verkehrstheilungen und Ergebnisse auf Grund des 1886 er Verkehrs herausstellen.

Verkehr bis zu 50 km	Reisende	14 360 524
über 50 „	„	4 786 841
	Reisende	19 147 365

und zwar:

I. Zone 14 360 524 ¾ = ...		10 770 393
hiervon a) engster Lokalverkehr bis zu 10 km 10 770 393 ⅓ = ...	3 590 131	
b) Lokalverkehr bis zu 25 km 10 770 393 ⅔ =	7 180 262	
II. Zone 26—50 km 14 360 524 ¼ = ...		3 590 131
III. Zone über 50 km = ...		4 786 841
	Reisende	19 147 365

Einnahmen:

	I. Zone:				
	a) bis zu 10 km Reisende		3 590 131		
	davon				
¼	II. Klasse .	897 533		à 20 ₰	179 506 ℳ
¾	III. „ . .	2 692 598		à 10 „	269 260 „
	b) 11—25 km		7 180 262		
¼	II. Klasse . .	1 795 066		à 50 „	897 533 „
¾	III. „ . .	5 385 196		à 25 „	1 346 299 „
	II. Zone:				
	26—50 km		3 590 131		
5 pCt.	I. Klasse	179 506		à 3 ℳ	538 518 „
30 „	II. „	1 077 039		à 1 „	1 077 039 „
65 „	III. „	2 333 586		à 50 ₰	1 166 793 „
	III. Zone:				
	über 50 km		4 786 841		
¼	I. Klasse . .	1 196 710		à 6 ℳ	7 180 260 „
¼	II. „ . .	1 196 710		à 2 „	2 393 420 „
½	III. „ . .	2 393 421		à 1 „	2 393 421 „
	Reisende		19 147 365		17 442 049 ℳ
				wirkliche Einnahmen	24 157 395 „
					— 6 715 346 ℳ

d. h. ungefähr 28 pCt., wenn man von dem Ausfall in der Gepäckbeförderung, den die Rechnung auf 1 088 329 ℳ anschlägt, absieht.

Eisenbahnunfälle im Januar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Januar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen auf freier Bahn, 12 Entgleisungen und 15 Zusammenstösse in Stationen und 102 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 100 Personen verunglückt, sowie 20 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 81 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 1 getödtet und 4 verletzt, und zwar entfallen: die Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und 1 Verletzung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen; von Bahn-

beamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 18 getödtet und 64 verletzt; von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet; von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 3 getödtet und 9 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter getödtet und 2 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 30 782,39 km Betriebslänge und 820 513 033 geförderten Achskilometern) 127 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen (rechtsrheinische) zu Köln (23), zu Berlin (16) und zu Erfurt (12); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln, auf den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 802,64 km Betriebslänge und 23 241 260 geförderten Achskilometern) 4 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigsbahn 3 Fälle und auf die Ostpreussische Südbahn 1 Fall. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 658,73 km Betriebslänge und 10 494 771 geförderten Achskilometern) 5 Fälle, und zwar auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn 3 Fälle, auf die Altdamm-Colberger und die Stargard-Cüstriner Eisenbahn je 1 Fall.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona.

Am 1. April d. J. wird der zwischen Dömitz und Lenzen gelegene Haltepunkt Polz für den Personenverkehr eröffnet, und werden an demselben vom genannten Tage ab bestimmte Personenzüge nach Bedarf anhalten, um Reisende aufzunehmen und abzusetzen. Eine direkte Personenabfertigung von und nach Polz findet nach und von Dannenberg, Dömitz, Lenzen und Wittenberge statt.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg.

Der seit dem 1. Oktober 1887 zunächst für den Personenverkehr und für die Beförderung von Hunden auf Hundebillets eingerichtete Haltepunkt Angern an der Bahnstrecke Magdeburg-Wittenberge wird am 1. April d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Wagenladungen, sowie Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere sind von der Beförderung von und nach der Station Angern ausgeschlossen.

Vorarbeiten für Kallies-Wulkow und Arnswalde.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Kallies, einerseits über Laatziger Brücke und Konraden (Reetz) nach Wulkow, andererseits über Neuwedel nach Arnswalde beauftragt worden.

Bekanntmachung von Verkehrsstörungen.

Nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin werden auf dem Bahnhofe Friedrichstrasse in Berlin die durch Unfälle, Witterungseinflüsse oder sonstige Ereignisse veranlassten Unterbrechungen des Personenverkehrs auf wichtigeren Bahnstrecken durch Bekanntmachungen auf einer besonderen, am Haupteingange der Abfahrtseite des Bahnhofes ausserhalb befindlichen Tafel zur Kenntniss des Publikums gebracht. Nähere Auskunft über die Betriebsstörungen wird ausserdem an dem Schalter Nr. 7 daselbst in dem Eingangsflur ertheilt. Durch diese Einrichtung ist in Berlin ausser dem Auskunftsbüreau auf dem Bahnhofe Alexanderplatz eine weitere Auskunftsstelle für derartige Ereignisse geschaffen worden.

Ausstellungspreise.

Wie aus Melbourne gemeldet wird, hat die Jury der Internationalen Jubiläumsausstellung daselbst zwei Deutschen Ausstellern für hervorragende Leistungen auf dem Gebiete der „Schmalspurigen Eisenbahnen für Zwecke der Landwirthschaft und Industrie" den ersten Preis (höchste Auszeichnung) zuerkannt, nämlich dem Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation in Bochum für besonders vollkommene Gleise und Wagen, sowie der Lokomotivfabrik Krauss & Comp. in München für eine vorzüglich konstruirte Lokomotive.

Die Harzgürtelbahn.

Der „Magdeb. Ztg." wird aus Blankenburg a. H. berichtet, dass daselbst Flugschriften verbreitet sind, in denen die Herstellung des noch fehlenden Schlussstückes der Harzgürtelbahn Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode für und wider eingehend beleuchtet wird. In einer gegen den geplanten Bahnbau gerichteten Flugschrift wird betont, dass das Bedürfniss einer solchen Bahn nicht überall vorhanden sei, dass eine Eisenbahn überhaupt keinen Verkehr schaffen, sondern nur den vorhandenen aufnehmen und weiter entwickeln könne und dass deshalb die Erbauung der sogenannten Harzgürtelbahn vom nationalökonomischen Standpunkte aus ein grosser Fehler sein würde. Der unbekannte Verfasser betont in längerer Auseinandersetzung, dass die Hauptpunkte der Linie Goslar-Harzburg-Ilsenburg-Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg bereits Eisenbahnanschlüsse besitzen, welche sie mit den Gegenden in unmittelbare Verbindung bringen, die ihre Erzeugnisse verbrauchen und deren Erzeugnisse der Harz bedarf.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden in der Zeit vom 1. bis 16. März d. J. an Steinkohlen und Koks täglich im Durchschnitt abgefahren 224 Wagenladungen zu 10 t gegen 236 Wagenladungen in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode und gegen 167 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der ersten Hälfte des Monats März d. J. 2 905 Wagenladungen gegen 2 597 Wagenladungen in der zweiten Hälfte des Monats Februar d. J. und gegen 2 171 Wagenladungen in der ersten Hälfte des Monats März 1888.

Eisenbahnaktien im Besitze des Weimarischen Staates.

Nach Angabe der „Voss. Ztg." besteht dieser Besitz aus Stammaktien der Weimar-Rastenberger und Ruhlaer Eisenbahn, aus 378 Werrabahn- und aus 2 000 Stück Saalbahn-Aktien. Für die Weimar-Rastenberger Bahn steht zunächst eine Rente nicht in Aussicht. Für die Aktien der Ruhlaer Bahn wird für die nächsten 3 Jahre eine Rente nicht vorausgesetzt, weil diese eine 4 pCt. übersteigende Dividende zur Bedingung hat. Für die Werrabahn sind für die nächsten 3 Jahre je 1 $^3/_4$ pCt. und für die Saalbahn eine Rente von mindestens $^1/_8$ pCt. in den Etat aufgenommen.

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Der Etat der Bahn für 1889 veranschlagt die Einnahmen auf insgesammt 357 630 ℳ (1888 407 282 ℳ). Die um 50 000 ℳ niedrigere Veranschlagung für das laufende Jahr war damit begründet, dass am 1. Oktober d. J. die neue Staatsbahnstrecke Ostrowo-Lissa i. P. eröffnet wird, welche sowohl auf den Personenverkehr als auch auf den Güterverkehr der Breslau-Warschauer Eisenbahn eine nachtheilige Wirkung ausüben wird. Die Ausgaben, welche für 1888 236 307 ℳ betragen hatten, sind in dem Etat zu 241 900 ℳ angenommen. Die etwas höhere Veranschlagung derselben rührt daher, dass die Unterhaltung der Gebäude wegen ihrer mangelhaften erstmaligen Herstellung fortgesetzte Unterhaltungskosten beanspruchen und die fehlenden Befestigungen der Zufahrtsstrassen und Ausladestellen in diesem Jahre zur Ausführung kommen müssen. Auch ist eine Aufbesserung einzelner Beamtengehälter in Aussicht genommen, um früheren Anforderungen der Aufsichtsbehörde zu genügen. Der Etat gelangt hiernach zu einem Ueberschuss von 115 730 ℳ, für welche derselbe folgende Verwendung in Aussicht nimmt: Rücklage in den Reservefonds 5 000 ℳ, Rücklage in den Erneuerungsfonds 30 000 ℳ, Tilgung von Prioritätsobligationen 6 720 ℳ, Zinsen 28 395 ℳ, 1 pCt. Dividende auf die Stamm-Prioritätsaktien 40 050 ℳ, Tantieme für den Aufsichtsrath 2 025 ℳ, Eisenbahnsteuer und Vortrag auf das nächste Jahr 3 540 ℳ. Wie sich hieraus ergibt, zeigt der Etat für 1889 eine erhebliche Verschlechterung der Rentabilität des Unternehmens, indem für 1888 eine Dividende von 2 $^1/_4$ pCt. zur Vertheilung gelangt.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Nach dem Geschäftsbericht sind im Laufe des Jahres 1888 die Einnahmen auf 288 718 ℳ, also um 22 632 ℳ zurückgegangen, während die Ausgaben 181 054 ℳ gegen 175 573 ℳ im Jahre 1887 betrugen. Die vorgeschlagenen Abschreibungen belaufen sich auf 75 577 (67 102) ℳ. Für den Reingewinn von 12 909 ℳ ist folgende Verwendung in Vorschlag gebracht: Es erhält der Reservefonds 645 ℳ, das Aktienkapital von 1 Million Mark 1,3 pCt. Dividende mit 13 000 ℳ und 55 ℳ werden auf 1889 vorgetragen.

Betriebsergebnisse von Strassenbahnen.

Bei der Aachener und Burtscheider Pferde-Eisenbahngesellschaft ist trotz einer Mehreinnahme von 10 236 ℳ der Ueberschuss von 63 646 ℳ gegen den vorjährigen um etwa 5 000 ℳ zurückgeblieben. Die Aktionäre erhalten 2 $^1/_2$ (2 $^3/_4$) pCt. Da die Abschreibungen seit 1883 grösstentheils aus einem durch die Kapitalsverminderung gebildeten Tilgungsfonds gedeckt wurden und derselbe nunmehr fast erschöpft ist, wird der Vorschlag auf Herabsetzung des Aktienkapitals gemacht.

Der Verkehr der Halleschen Strassenbahn ist nach dem Geschäftsberichte im Jahre 1888 nur mässig gestiegen. Die Gesammteinnahmen betragen 176 961 ℳ, nach Abzug der Betriebskosten und Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 41 718 ℳ, von welchem 36 000 ℳ als 6 pCt. Dividende vertheilt, 2 081 ℳ den Reserven zugeschrieben und nach Berichtigung der Tantiemen 226 ℳ vorgetragen werden sollen.

Nach dem Geschäftsberichte der Strassen-Eisenbahngesellschaft in Hamburg sind im Jahre 1888 25 595 719 Personen gegen 23 716 528 im Vorjahre befördert worden. Die Einnahmen betrugen 3 380 653 (3 123 398) ℳ, die Betriebsausgaben 2 490 619 (2 325 995) ℳ. Von dem Gewinn werden zu Abschreibungen 493 659 (461 631) ℳ, zur Rücklage 19 818 (16 788) ℳ, für die Aktionäre 357 500 ℳ = $5^1/_2$ pCt. (302 505 ℳ = $5^1/_2$ pCt.) Dividende, für Tantiemen 18 827 (15 949) ℳ verwendet. Dem Reservefonds flossen im Berichtsjahre 370 159 ℳ an Koursgewinn auf begebene 1 Million Mark neuer Aktien zu. Ein Hinderniss für die raschere Entwickelung der Gesellschaft bildet die Schwierigkeit, an geeigneter Stelle Grundbesitz für die Anlage von Ställen und Remisen zu erwerben.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Schadensersatzpflicht auch der vom Staate verwalteten Eisenbahnen gemäss des Preussischen Gesetzes vom 3. November 1838.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die von dem Beklagten eingelegte Revision ist auf die Ausführung gestützt, dass das Gesetz vom 3. November 1838 nach seinem Wortlaute und nach den zur Zeit seiner Emanation bestehenden Verhältnissen nur die Rechte und Verbindlichkeiten der Eisenbahngesellschaften regele, dagegen auf den Staat als Eisenbahnunternehmer um so weniger Anwendung finden könne, als die Staatseisenbahnen, im Gegensatze zu den Privateisenbahn-Unternehmungen, in erster Linie nicht auf pekuniären Gewinn, sondern auf Förderung des allgemeinen Wohles des ganzen Staates abzielen. Diese Ausführung kann indessen als zutreffend nicht erachtet werden. Schon das vormalige Preussische Ober-Tribunal hat in mehreren Urtheilen mit eingehender Begründung dargelegt, dass die Vorschrift des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 nicht auf Privateisenbahnen zu beschränken, vielmehr auch auf die vom Staate verwalteten Eisenbahnen anzuwenden sei. (Vgl. Entsch. Bd. XXXVII S. 42; Striethorst, Archiv Bd. XXXI S. 68.) Dieser Auffassung hat sich das Reichsgericht nicht blos in dem vom Vorderrichter angezogenen Erkenntniss vom 1. Oktober 1881 (Pr. Just.-Min.-Bl. 1882 S. 301), sondern namentlich auch in dem Schiedsspruche der vereinigten vierten und fünften Civilsenate vom 28. September 1885 in Sachen des Preussischen Eisenbahnfiskus wider den Reichspostfiskus (Gruchot, Beitr. Bd. XXX S. 147) angeschlossen.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts in Sachen Fiskus wider Mallmann vom 31. Januar 1889; Juristische Wochenschr, 1889 S. 120 f.)

Personalnachrichten.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn. An Stelle des Generallieutenant Feichtner, dessen Tod wir in No. 22 S. 234 d. Ztg. gemeldet haben, ist vor wenigen Tagen in den Aufsichtsrathssitzungen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn der Staatsrath Leopold Kronenberg zum Präsidenten einstimmig gewählt. Zum Vizepräsidenten ist ebenfalls einstimmig der Fürst Stefan Lubomirski gewählt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Sächs. Staatseisenbahnen. Infolge Hochwassers ist der Verkehr auf dem Elbkai zu Riesa am 22. d. Mts. und auf dem Elbkai zu Dresden-N. am 23. d. Mts. eingestellt worden. (752)

Dresden, 25. März 1889.

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der Trajektverkehr auf der Donau, zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der Kön. Ung. Staatsbahnen, wurde am 6. März l. J. auch für den Nachtverkehr wieder eröffnet. (753)

Budapest, am 21. März 1889.

Die Direktion der Kgl. Ung. Staatsbahnen.

3. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit Bezug auf § 14 Absatz 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr in der Strecke Buczacz-Husiatyn vom 11. bis 15. März l. J. und in der Strecke Stanislau-Buczacz (K. K. nordöstliche Linien) vom 12. bis zum 14. März l. J. eingestellt war.

Wien, am 16. März 1889. (754)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass in der Strecke Asch (Stadt)-Rossbach der Gesammtverkehr wegen Schneeverwehung vom 15. bis 18. März l. J. eingestellt war. (755)

Wien, am 21. März 1889.

4. Güterverkehr.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zu dem Kilometerzeiger für den Lokalgüterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1888 ist mit Gültigkeit vom 1. April 1889 der Nachtrag II erschienen.

Derselbe enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen und anderweite Entfernungen für Gera, Gera-Pforten, Görlitz, Kamenz, Loitzsch-Hohenleuben, Pausa, Pöllwitz, Triebes, Weida, Wolfsgefärth, Wünschendorf, Zeitz und Zeulenroda.

Insoweit hiermit Frachterhöhungen verbunden sind, gelten die neuen Entfernungen erst vom 15. Mai 1889 ab.

Abdrücke dieses Nachtrags können durch sämmtliche Güterexpeditionen der Sächsischen Verwaltung bezogen werden.

Dresden, am 23. März 1889. (756)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Breslau. Am 1. April d. J. tritt zum Staatsbahntarif Köln (rechtsrheinisch)-Breslau der VI. Nachtrag in Kraft, welcher ausser den bereits veröffentlichten erhöhten Frachtsätzen für mehrere Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und sämmtlichen diesseitigen Stationen sowie Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits auch Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen der Ausnahmetarife, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen beziehungsweise Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Imielin, einen Ausnahmetarif für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr, ein anderweites Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs für Holz und Berichtigungen enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags sind zum Preise von 0,35 ℳ das Stück bei den Stationskassen zu haben. (757)

Breslau, den 22. März 1889.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt am Main usw.-Bromberg usw. Mit dem 1. April d. J. kommt zum Staatsbahn-Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Hohenebra-Ebeleber Bahn einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn andererseits der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) Berichtigungen des Tarifs,
b) neue Entfernungen bezw. Sätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Danzig-Weichselbahnhof (vom Tage der Eröffnung ab), Gultowy, Kruschwitz, Rozniaty, Runowo und Wongrowitz
sowie
abgeänderte Entfernungen und Sätze für Berlin-Ostbahnhof, Lichtenberg-Friedrichsfelde usw.,
c) die Ausnahmetarife 10 (für Staubkalk) und 11 (für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr).

Nähere Auskunft geben auf Befragen die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 21. März 1889. (758)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. treten zu den Tarifheften 1—4 des Theils II und 1—3 des Theils III des Tarifs für obenbezeichneten Verkehr neue Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten anderweite Bestimmungen wegen Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Güter aller Art), einen Ausnahmetarif für landwirthschaftliche Maschinen bei Aufgabe von 5 000 kg, Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Calarasi (loco und transito) der Rumänischen Staatsbahn, Ausnahmetarifsätze für Wein für die Rumänische Station Buzeu, Aufnahme neuer Deutscher Stationen in die Tarifhefte 2 und 3 der Theile II und III, einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 17) für

Schwefelsäure von Stationen des Direktionsbezirks Breslau, anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 b für Zucker aller Art bei Aufgabe von 10000 kg, ermässigte, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 15 für Knochen, erhöhte Frachtsätze für die Stationen Bremen, Bremerhafen und Geestemünde des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Hannover, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für Station Dresden-Friedrichstadt der Sächsischen Staatsbahnen, Aufhebung der Frachtsätze für eine grössere Anzahl bisher verkehrsloser Deutscher Stationen in Theil II, Heft 2, 3 und 4 und Theil III Heft 2 des Tarifs, Aenderungen der Bestimmungen, betreffend die Reexpedition von Getreide, anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 B und C a für Reis und Farbhölzer à 5000 kg und des Ausnahmetarifs Nr. 14 für Harze in Theil III Heft 1 des Tarifs, sowie verschiedene Aenderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen, Stationsbezeichnungen usw.

Die durch die Nachträge eingeführten Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten erst am 15. Mai in Geltung.

Der Nachtrag IV zu Theil II Heft 2 ist zum Preise von 0,45 ℳ, die übrigen Nachträge sind kostenfrei von den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 24. März 1889. (759)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) usw.-Altona. Am 1. April d. J. tritt an Stelle und unter Aufhebung des bezüglichen Tarifs vom 1. Oktober 1886 nebst Nachträgen ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn, sowie den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona andererseits in Kraft, welcher gegenüber den bisherigen Tarifsätzen zahlreiche Frachtermässigungen, in einigen Fällen aber auch Erhöhungen in sich schliesst. Soweit letzteres der Fall und die Erhöhungen nicht bereits früher veröffentlicht sind, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1889 in Gültigkeit (siehe den Tarif).

Der neue Tarif nebst zugehörigem Berichtigungsblatt ist bei den Güterexpeditionen zum Preise von 1,20 ℳ zu haben.

Köln, den 22. März 1889. (760)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische.)

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Am 1. April d. J. erscheint der Nachtrag IX zum Lokal-Gütertarif unseres Verwaltungsbezirks.

Derselbe enthält neben anderen Aenderungen und Berichtigungen einen Ausnahmetarif für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut zur Ausfuhr seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern zur Auflieferung gelangen.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 22. März 1889. (761)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. April d. J. erscheint ein Nachtrag 14 zum Gütertarife und Nachtrag 1 zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Der Nachtrag 14 enthält besondere Bestimmungen zum Betriebsreglement, ermässigte Frachtsätze und Entfernungen für verschiedene Stationen, ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Pflastersteine und gebrannte Steine, für Braunkohlen usw. und für bestimmte Stückgüter, neue Ausnahmetarife für Kies, für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und für den Versand von Frachtstückgütern seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag 1 enthält Berichtigungen und abgekürzte Entfernungen.

Näheres ist bei den betheiligten Expeditionsstellen zu erfahren. Der Nachtrag 14 ist zum Preise von 15 ₰, der Nachtrag 1 zum Preise von 5 ₰ für das Stück zu beziehen.

Erfurt, den 17. März 1889. (762)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. Mai d. J. werden die Frachtsätze im Bayerisch-Württembergischen Güterverkehr für die Stationen Crailsheim und Ulm in der Stückgutklasse sowie im Spezialtarif A 2, soweit sie billiger sind als die bezüglichen Sätze des Bayerischen Lokaltarifs vom 1. November 1888, auf die letzteren Sätze erhöht.

Stuttgart, den 21. März 1889. (763)

Generaldirektion
der Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.
F. d. Pr.: Wrede.

Mit dem 1. April 1889 gelangt der IV. Nachtrag zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 15. Juli v. J. zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

1. Berichtigung und Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife und der besonderen Tarifvorschriften;
2. Ausnahmefrachtsätze für Getreide usw. und Holz usw. für Cüstrin-Stargard i. Pm., für Getreide usw. für Löwenberg i. Schl. - Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde, gültig vom 1. Februar 1889;
3. Ausnahmefrachtsatz für Getreide usw. für Thorn-Stettin, Centr.-Güt.-Bhf.;
4. Ausnahmefrachtsatz für Dextrin usw. für Stettin, Centr.-Güt.-Bhf. - Vietz, gültig vom 15. Februar 1889 ab;
5. Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine usw. für den Verkehr nach Berlin Ostbhf. und Lichtenberg-Friedrichsfelde von Stettin mit Gültigkeit vom 1. und von Haynau, Heide-Gersdorf, Liegnitz, Schweidnitz mit Gültigkeit vom 20. Februar 1889 ab;
6. Ausnahmefrachtsätze für Kies von Eberswalde, Gr. Räschen, Hohenbocka B. G. nach Berlin-Ostbhf. und Lichtenberg-Friedrichsfelde;
7. Ausnahmetarif 1 B für Stückgüter zur Ausfuhr seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern;
8. Ausnahmetarif 21 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, gültig vom 1. März 1889 ab;
9. Berichtigungen.

Der Nachtrag ist von unseren Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 16. März 1889. (764)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April l. J. gelangt der Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif der K. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft III vom 1. November 1888 zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.
2. Neu redigirte allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.
3. Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 5, 6, 7 a, 7 f, 13, 17 und 21.

München, den 16. März 1889. (765)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. April 1889 tritt zu dem Gütertarife vom 1. Juni 1888 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend ein anderweites Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 1 für Holz, sowie einen Ausnahmetarif (14) für den Versand von Frachtstückgütern seewärts über deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern. Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 23 März 1889. (766)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische.)

Am 1. April d. J. kommen zu den **Staatsbahn-Gütertarifen** Hannover-Elberfeld-Köln (rechtsrheinisch) und -Köln (linksrheinisch) Nachträge (4 bezw. 6 und 1) zur Einführung, welche ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk (Kalkasche) und Mergel zum Düngen sowie für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr und sonstige Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife enthalten.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 22. März 1889. (767)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande werden vom 1. April d. J. an die nach den Tarifheften Nr. 1 und 2 seit dem 1. November 1885, bezw. 1. Mai 1887 bestehenden Tarifsätze der Klasse A1 ausnahmsweise für Stückgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern der Frachtberechnung zu Grunde gelegt und zwar im Verkehr mit: Altona, Brake, Bremen, Bremerhafen, Cuxhafen, Elsfleth, Flensburg, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Kiel, Leer, Lübeck, Nordenham, Rostock, Schleswig, Vegesack (Grohn), Warnemünde, Wilhelmshafen und Wismar.

Die für Anwendung der fraglichen Ausnahmetarifsätze zu beobachtenden Vorschriften sind bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 21. März 1889 (768)

Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Verkehr Köln (rechtsrhein.) usw.-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Der am 1. April d. J. in Kraft tretende Nachtrag XIII zu dem Gütertarife vom 1. April 1887 enthält neben anderen Aenderungen und Ergänzungen ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Berlin (Anh.-Dresd. Bhf.), Friedrichroda, Georgenthal, Ohrdruf und Waltershausen und einen Ausnahmetarif für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern. Ab-

drücke des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 22. März 1889. (769)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Unter Aufhebung des seitherigen Tarifs, Heft 1 vom 1. November 1885 und Heft 2 vom 10. Februar 1886 nebst Nachträgen tritt am 1. April 1889 ein neuer Gütertarif in Kraft; derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze

im Heft 1: für den Verkehr zwischen Stationen der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und Reichenberg S. N. V. B. einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt (westlich u. südlich von Halle u. Leipzig einschl. Leipzig Th. Bhf.), der Saal-, Weimar-Geraer, Eisenberg-Crossener, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn andererseits;

im Heft 2: für den Verkehr zwischen Stationen der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Werrabahn (einschl. Wernshausen-Schmalkalden) andererseits.

Durch den neuen Tarif werden vielfache Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Frachterhöhungen herbeigeführt; letztere treten erst am 15. Mai 1889 in Kraft. Die Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Gera (Reuss) Preussischer Staatsbahnhof und Leipzig II Dresdener Bahnhof gelangen am 15. Mai d. J. ohne Ersatz zur Aufhebung.

Exemplare des neuen Tarifs, Heft 1 u. 2 sind bei den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Erfurt, den 21. März 1889. (770)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Magdeburg. Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 11 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Drohndorf-Mehringen, Eichstedt i/Altm. und Geest-Gottberg, sowie anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen, ferner Ausnahme-Tarifsätze fur Frachtstückgüter zur überseeischen Ausfuhr, Aenderungen bezw. Ergänzungen bestehender Ausnahmetarife und verschiedene Berichtigungen.

Durch diesen Tarifnachtrag gelangen die in unserer Bekanntmachung vom 15. Februar d. J. behandelten Tariferhöhungen im vorbezeichneten Verkehre zur Durchführung.

Magdeburg, den 23. März 1889. (771)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar l. J. gelangten für die Beförderung roher Baumwolle in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg direkte Ausnahme-Frachtsätze von Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg, Lübeck und Stettin nach Forchheim zur Einführung, über deren Höhe auf Befragen die Güterexpeditionen der genannten Stationen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 18. März 1889. (772)

Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Steinkohlen- bezw. Braunkohlenverkehr. Zu den Ausnahmetarifen vom 1. Januar 1889 treten am 1. April d. J. folgende Nachträge in Wirksamkeit:

1. Nachtrag I zum Heft 1 der Ausnahmetarife (A und B), enthaltend anderweite erhöhte Frachten im Verkehre zwischen den Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.), Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Kohlscheid, Morsbach und Würselen einerseits und den südlichen Stationen der Niederländischen Staatsbahn Beek-Elsloo, Bunde, Echt, Geleen, Maasbracht, Sittard und Susteren andererseits, sowie Berichtigungen des Haupttarifs;
2. Nachtrag I zum Heft 2 der Ausnahmetarife (A und B), enthaltend anderweite erhöhte Frachten im Verkehre zwischen den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Höngen, Kohlscheid, Morsbach und Würselen einerseits und den Stationen Achel, Neerpelt, Valkenswaard und Waalré andererseits, sowie Aufhebung der Frachten für den Verkehr mit den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Höngen, Kohlscheid, Morsbach und Würselen einerseits und Bilsen, Helchteren, Tongres, Wychmael und Zonhoven, Stationen der Lüttich - Limburger Bahn bezw. Eysden, Gronsveld, Jupille und Visé, Stationen der Lüttich-Maestrichter Bahn andererseits;
3. Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlen in Sendungen von 10 000 kg, enthaltend nebst Aufnahme verschiedener Stationen der Holländischen Bahn anderweite erhöhte Frachten im Verkehre zwischen Herzogenrath einerseits und den Stationen Beek-Elsloo, Bunde, Echt, Geleen, Maasbracht, Sittard und Susteren der Niederländischen Staatsbahn andererseits, theilweise erhöhte und theilweise ermässigte Frachten zwischen Herzogenrath einerseits und den Stationen Achel, Neerpelt, Valkenswaard und Waalré der Lüttich-Limburger Bahn andererseits, Aufhebung der Frachten im Verkehre mit den Stationen Bilsen, Helchteren, den Tongres, Wychmael und Zonhoven der Lüttich-Limburger Bahn bezw. für den Verkehr mit den Stationen Eysden, Gronsveld, Jupille und Visé der Lüttich - Maestrichter Bahn, sowie Berichtigungen des Haupttarifs;
4. Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlen in Sendungen von 50 000 kg, enthaltend Berichtigung der Vorbemerkungen des Haupttarifs.

Soweit Erhöhungen durch Einführung dieser Nachträge eintreten, bleiben die seitherigen Frachten noch bis zum 15. Mai d. J. bestehen.

Köln, den 22. März 1889. (773)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die Stationen Bunnen und Sürwürden, welche bisher von der Beförderung von Vieh usw. ausgeschlossen, sowie Hohenkirchen und Tettens, welche nur für die Beförderung von Hunden und Kleinvieh im Vorläufer zugelassen waren, werden mit dem 1. April d. J. für den unbeschränkten Vieh- usw. Verkehr mit Stationen der diesseitigen Verwaltung zugelassen.

Die Station Garms wird am 1. Mai d. J. für den Vieh- usw. Verkehr eröffnet.

Oldenburg, den 21. März 1889. (774BW)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen Lokal - Gütertarif wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab der Nachtrag II zur Ausgabe gelangen, durch welchen die Stationen Bunnen und Tettens für den unbeschränkten Güterverkehr, Hohenkirchen für den Frachtstückgut-Verkehr zugelassen werden. Ausserdem enthält derselbe Entfernungen für die Station Garms, welche zum 1. Mai d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet wird, den Ausnahmetarif XV für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung, seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Ausgabe gelangen sowie andere Fassung des Ausnahmetarifs I für Holz usw.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Oldenburg, den 21. März 1889. (BW775)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbandsverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag V zu Heft 1 des Verbands - Gütertarifs Theil II vom 1. April 1887 mit neuen und mit abgeänderten Frachtsätzen der Ausnahmetarife 4a und b (Obst), 5a und b (Getreide, Kleie) und 6a und b (Holz) in Kraft.

Soweit die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5a und b für Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Ungarischen Westbahn unter Hinzurechnung der Zuschlagsbeträge unter B theurer sind, als die bisherigen ungekürzten Tarifsätze zuzüglich der Ungarischen Transportsteuer, sind letztere noch bis zum 15. Mai d. J. anzuwenden. Ausserdem erhalten die im Nachtrage verzeichneten abgeänderten Frachtsätze für Villach - Dresden-Neustadt in Stückgutklasse I und für Wrbno-Altchemnitz in Ausnahmetarif 5a infolge der eintretenden Erhöhungen erst am 15. Mai d. J. Gültigkeit und ferner treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7a (für Schwefelsäure in Wagen von 7 000 kg Inhalt) an diesem Tage ausser Kraft.

Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Dresden, am 26. März 1889. (776)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten zu den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg-Berlin die VIII. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Wunstorf-Bremerhafen, Bremen-Harburg und Harburg-Uelzen des Bezirks Hannover, den Stationen der Unter-Elbeschen und der Oldenburgischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Berlin andererseits, ferner anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Warstein-Lippstadter Eisenbahn und Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und Mergel zum Düngen, sowie für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern.

Die neuen Nachträge können von den betheiligten Güterexpeditionen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 21. März 1889. (777)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. II

Nr. 6. Jahrgang 1889. Berlin, am 27. März 1889

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A C J	5315	1	—	Glasballon —	3	1	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	
2	A F	—	1	Korb	1 leerer Sack —	10	2	Darmstadt	„	
3	B	2	1	Stück	eis. Platte —	27	3	Grevenbroich	Linksrh. Köln	
4	B	—	1	—	Tafelroste —	2,5	4	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
5	B & C	625	1	Ballen	? —	25,5	5	Mansfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Mansfeld.
6	B H	10	1	Sack	Rosinen —	54	6	Darmstadt	Main-Neckarbahn	woher unbekannt.
7	B R	471 473	2	Pack	leere Säcke —	56	7	Neuss	Linksrh. Köln	
8	C	4	2	Stück	gusseis. Becken —	—	8	Köln G.	„	
9	C E	712	1	Fass	Farbe —	31	9	„	„	
10	C M	2	1	Sack	Kartoffeln —	68	10	Freiburg	Badische Stsb.	
11	E	3165	1	Fass	anschein. Schmieröl	198	11	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
12	F H	5121	1	—	Malzschaufeln —	2,5	12	Neuss	Linksrh. Köln	
13	H	22	1	Ballen	Strohhülsen —	—	13	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bez. Frankfurt a/M.
14	H B	13	1	Kollo	leere Säcke —	2,5	14	Rostock	Mecklenb. Frd.-Frz.	
15	H B	500	8	Theile	2 Bettstellen —	—	15	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bez. Friedberg-Frankfurt a/M., O. aufgeliefert 13/2. c.
16	H E	1/2	2	Kisten	leer und Werkzeug —	30	16	Aachen	Linksrh. Köln	
17	J S	3038	1	Fass	leer —	—	17	Köln G.	„	
18	K	308	1	„	leer —	52	18	Karlsruhe	Badische Stsb.	
19	K	4	1	Korb	leere Säcke —	9	19	Düren	Linksrh. Köln	
20	M	—	52	—	hölzerne Wurfschaufeln	—	20	Waldshut	Badische Stsb.	
21	R & C	8266	1	Kollo	3 kleine Kisten mit Feigen	13	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
22	S	400	1	Korb	leer —	2	22	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	bez. Frankfurt a/M.
23	S C	99	1	Gebund	Eisen —	110	23	Köln G.	Linksrh. Köln	
24	v d H & N	—	1	Kiste	leer —	12,5	24	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
25	W & B	—	1	Pack	leere Kisten —	—	25	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	beschr. Frankfurt a/M.
26	W G	—	2	Stäbe	Eisen —	—	26	Mainz	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
27	Bischheim	—	1	-	Leiter —	42,5	27	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
28	F. Frantzius Carlikau	—	1	Pack	gebr. Säcke (33 Stück)	40	28	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
29	Frau Jan in Wertheim	—	1	Kiste	leer —	7	29	Karlsruhe	Badische Stsb.	
30	Köln rrh.	697	1	—	Wagendecke —	—	30	Babenhausen	Hessische Ludwigsb.	soll von einem J. Oppenheimer u. anderen bei der K. E.-D. rrh. in Köln gekauft worden sein?
31	Leinhausen	44/46	3	Fässer	leer —	32	31	Minden	K. E.-D. Hannover	
32	Maternus Ufer	—	1	Kiste	leer —	—	32	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	beschr. Frankfurt a/M.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
33	J. Weissmann Mannheim	—	1	Bund	leere Säcke —	40	33	Mannheim	Badische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
34	—	174 II Nr. 18	1	Bund	Bandeisen —	27	34	Güterexped. Ratzeburg	Lübeck-Büchen	
35	—	303	1	Fass	leer —	52	35	Karlsruhe	Badische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
36	1 rother Strich	—	1	—	dünnes eisern. Rohr	5	36	Berlin Ostb.	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
37	—	—	1	Bund	Blech —	12	37	Mannheim	Badische Stsb.	
38	—	—	1	Blechflasche	Benzin-Asphaltlack —	6	38	Dalheim	Linksrh. Köln	
39	—	—	3	Stangen	△-Eisen —	47,5	39	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
40	—	—	3	Ballen	Erbsen —	300	40	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
41	—	—	2	Stück	Holzstumzen —	2	41	Hannover	K. E.-D. Hannover	
42	—	—	1	dunkelbrauner Koffer	Kleider —	31	42	Frankfurt a/M. Hauptbahnhof	Main-Neckarbahn	
43	—	—	1 1 1	— — Pack	Kopfkeil — Fussschemel — Geschirr —	12	43	„	„	
44	—	—	1	—	Kuppel —	—	44	Würzburg	Badische Stsb.	Mannheim / Nürnberg bezettelt.
45	—	—	1	Kollo	Maschinentheil aus Messing u. Eisen in L-Form zu einer Gasvorrichtung gehörend	6	45	Harburg	K. E.-D. Hannover	
46	—	—	6	Petrol.-Fässer	leer —	30—36	46	Freiburg	Badische Stsb.	
47	—	—	2	Pack	eis. Röhren —	—	47	Goch	Linksrh. Köln	
48	—	—	1	—	Rouleaustange —	—	48	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	—	—	1	Tafel	Schwarzblech —	10	49	Karlsruhe	Badische Stsb.	b. Schuppenrevision.
50	—	—	2	—	alte Spahnkörbe —	2	50	Alfeld	K. E.-D. Hannover	
51	—	—	1	—	eis. Standbaum mit Kette	—	51	Köstritz	K. E.-D. Erfurt	
52	—	—	1	Bund	3 Wagenachsen —	6	52	Hanau W.	Hessische Ludwigsb.	

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Mit Gültigkeit von sogleich werden die Stationen Berlin Potsdamer Bahnhof und Berlin Lehrter Bahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif von Deutschen Stationen nach Grajewo transito vom 1. Dezember 1886 und zwar in die Ausnahmetarife 1 für Eisen usw., 2 für Acker- und landwirthschaftliche Geräthe usw. und 5 für Sammelgut mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Es werden erhoben für 100 kg in Mark:

Nach Grajewo transito von	Entfernung km	Ausnahmetarif 1, I. Kategorie, in Mengen: unter 5 000 kg	zu 5 000 kg und darüber (für den Wagen der Versandstation)	zu 10 000 kg (für den Wagen der Versandstation)	Ausnahmetarif 1, II. Kategorie, in Mengen: unter 5 000 kg	zu 5 000 kg und darüber (für den Wagen der Versandstation)	zu 10 000 kg (für den Wagen der Versandstation)	Ausnahmetarif 2, in Mengen: unter 5 000 kg	zu 5 000 kg und darüber (für den Wagen der Versandstation)	zu 10 000 kg (für den Wagen der Versandstation)	Ausnahmetarif 5, in Mengen: unter 5 000 kg	zu 5 000 kg und darüber (für den Wagen der Versandstation)	zu 10 000 kg (für den Wagen der Versandstation)
Berlin Potsdamer Bhf.	733	2,34	2.00	1,67	1,88	1,61	1,34	2,34	2,00	1,67	3,932	3,146	2,63
Berlin Lehrter Bhf.	733	2,34	2,00	1,67	1,88	1,61	1,34	2,34	2,00	1,67	3,932	3,146	2,03

Bromberg, den 14. März 1889.

Königliche Eisenbahndirektion. (778)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 6 des Verbandsgütertarifs ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag IX ausgegeben worden; derselbe enthält Aenderung der Entfernungen für die Badische Station Enzberg, theilweise Aenderung der Frachtsätze für Frankfurt a/M. mit einigen Südbadischen Stationen und Ergänzung der Ausnahmetarife h. i. für bestimmte Artikel des Spezialtarifs III.

Karlsruhe, den 22. März 1889. (779)

Generaldirektion.
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Vom 1. April d. J. ab tritt für die Staatsbahn - Güterverkehre Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) usw. - Oldenburg in dem Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifs für Holz usw. eine Aenderung ein, worüber bei den betheiligten Güterexpeditionen näheres zu erfahren ist.

Oldenburg, den 21. März 1889. (BW780)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mährisch - Schlesisch - Rumänischer Kohlenverkehr. Einbeziehung der Station Trzebinia in den Ausnahmetarif vom 15. Dezember 1887. Mit Gültigkeit vom 15. April 1889 werden Transporte von mineralischer Kohle und Koks ab Station Trzebinia der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn (Rumänische Linien) und der Rumänischen Eisenbahnen, bei Einhaltung der vorschriftsmässigen Bedingungen zu den für die Station Szczakowa der Kaiser Ferdinands - Nordbahn vorgesehenen direkten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes vom 15. Dezember 1887 berechnet und abgefertigt.

Wien, am 20. März 1889. (781)

Die Centralleitung
der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Für die Beförderung von Personen und Reisegepäck von Stationen der Badischen, Württembergischen, Elsässischen, Pfälzischen und der Main-Neckarbahn nach Stationen in Belgien, Frankreich und England und umgekehrt über Herbesthal erscheint am 1. Mai ein neuer Tarif mit zum Theil erhöhten Fahrpreisen. Auf Wunsch ertheilen wir nähere Auskunft.

Mainz, den 20. März 1889. (782)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Vom 1. April d. J. ab werden im diesseitigen Lokalverkehr für Velocipeden, wenn sie als Reisegepäck zur Beförderung gelangen, bei der Frachtberechnung an Stelle des wirklichen Gewichts Normalgewichtssätze zu Grunde gelegt.

Oels, 23. März 1889. (783)

Direktion.

Durch den zum 1. April d. J. zur Ausgabe gelangenden Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im diesseitigen Lokalverkehr wird die Station Sürwürden zum 1. April d. J. sowie die Station Garms zum 1. Mai d. J. für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr zugelassen.

Die in dem Nachtrage angegebenen Normalgewichtssätze für Velocipeden, sofern dieselben als Gepäck zur Aufgabe gelangen, sind auch im Verkehre mit sämmtlichen Deutschen Bahnen in Anwendung zu bringen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Oldenburg, den 23. März 1889. (784BW)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

6. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet

am 7. Mai d. J. Nachmittags 4 Uhr

in Breslau im Sitzungssal der Breslauer Diskontobank statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände, und weiter Aenderungen des Statuts, und zwar der §§ 13, 28 (bezw. Art. 9 des Nachtrags II), 41, 45, 47 und 51.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschafts-Hauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau: 1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebrüder Guttentag;

in Berlin: 1. bei den Herren Gebrüder Guttentag, Neustädtische Kirchstrasse Nr. 3.
2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstrasse Nr. 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschafts-Hauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 4. Mai d. J. Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 3. Mai d. J. Abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung, unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Generalversammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, 21. März 1889. (785)

Der Aufsichtsrath.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die XXIX. (ordentliche) Generalversammlung der Aktionäre findet am 27. April 1889 Vormittags 10 Uhr in Wien im Büreau der Gesellschaft, I. Elisabethstrasse Nr. 9 statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Wahl des Revisionsausschusses.
4. Verwaltungsrathswahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechts (je 20 Aktien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Aktien zu hinterlegen:

in Wien: bei der Centralkassa der Böhm. Westbahn, I. Elisabethstrasse 9,
in Prag: bei der Betriebshauptkassa und bei der Filiale der K. K. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Frankfurt a. M.: bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne und
in Berlin: bei der Direktion der Diskontogesellschaft,

und zwar: in Wien bis zum 13. April l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 12. April l. J. mittelst dreifach auszufertigender Konsignationen.

Konsignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 23. März 1889. (786)

Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

7. Verdingungen.

Schleswig - Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von

a) 1 620 t Stahlschienen,
b) 61 „ Laschen,
25 „ Laschenschraubenbolzen,
53 t Schienennägeln,
32 „ Krempelplatten,
6 „ Unterlagsplatten

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die für die Lieferungen a und b getrennten Bedingungen liegen im Büreau unseres Ober - Betriebsinspektors Herrn Glien hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von je 2 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum

Mittwoch, den 10. April d. J., Vormittags 11 Uhr

portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Glückstadt, den 21. März 1889. (787)

Die Direktion.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Bausubmission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen zu München werden

Donnerstag, am 4. April 1889, Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbausektion nachstehende Eisenbahnbauarbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

Die Arbeitsloose

Die Arbeitsloose Nr. IV und V der Lokalbahn Passau-Freyung 4 200, beziehungsweise 3 500 m lang, zwischen Antesberg und München bei Fürsteneck gelegen, enthaltend nach den Kostenanschlägen:

	Loos Nr. IV		Loos Nr. V		Summa	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1. Eigentliche Erdarbeiten	103639	55	51895	58	155535	13
2. Vollendung der Wege .	10178	17	3903	60	14081	77
3. Kunstbauten . .	17280	94	13168	85	30449	79
4 Bahnunterbau . . .	23317	67	17130	68	40448	35
Summa .	154416	33	86098	71	240515	04

Es kann sowohl auf jedes einzelne Loos, als auch auf beide Loose zusammen als ein Akkordobjekt submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt für Loos Nr. IV 8 500 ℳ und für Loos Nr. V 6 000 ℳ.

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau - Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissionsformulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Kouverten längstens bis Mittwoch, den 3. April 1889 Abends 6 Uhr, bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem obenangegebenen Verakkordirungstermine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmsfähigkeit, ihr Kautions- und Betriebsvermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Passau, im März 1889. (788 II&V)

Kgl. Bayer. Eisenbahnbau-Sektion.

Umbau Bahnhof Bremen. Verdingung der Tischlerarbeiten für das neue Post- und Betriebsamtsgebäude. Termin: Sonnabend, den 6. April 1889, Vormittags 11 Uhr im Büreau für den Bahnhofsumbau, woselbst die Verdingungsunterlagen einzusehen, beziehungsweise gegen Einsendung von 5,50 *M.* zu haben sind.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bremen, den 22. März 1889. (789)

Königliches Eisenbahnbetriebsamt.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Steinkohlen. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 erforderlichen Steinkohlen zur Heizung der Lokomotiven, Dampfkessel, Diensträume usw. soll vergeben werden. Termin hierzu steht am 10. April d. J. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, an. Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Steinkohlen" an dasselbe einzusenden. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst, sowie auf den Stationen Gleiwitz, Zabrze, Morgenroth, Königshütte, Beuthen O. S. E., Kattowitz und Schoppinitz R. zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 40 ₰ in baar oder Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin. (790)

Breslau, den 23. März 1889.

Materialienbüreau.

Es ist die Anfertigung einer neuen Feuerbüchse für Lokomotiven zu vergeben. Offerten sind bis zum 1. April Vormittags 10 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen. Bedingungen und Zeichnungen sind ebenfalls daselbst zu beziehen.

Giessen, den 23. März 1889. (791)

Der Grossh. Maschinenmeister der Oberhess. Eisenbahnen.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs-Materialienabfälle, als: Schweisseisen; Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl; Hartgussräder, alte; Schienenabfälle (unter 3 m lang); Eisenblech einschliesslich Abfälle von schweisseisernen Heizröhren; Kupfer von Lokomotiv-Feuerbüchsen; Lokomotivkessel, alte; Lokomotiv-Feuerkisten, alte (Stahlblech) sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserm Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum 5. April d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Oldenburg, den 21. März 1889. (792B&W)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Junger Mann, Mitte 20er, seit Jahren im Stationsdienst selbstständig thätig, mit Gymnasialbildung und militärfrei, sucht entsprechende Stellung. Gefl. Off. sub H. 49. C. G. an Carl Gläser, Annoncenbüreau, Gotha erbeten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 25. Zeitung des Vereins 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 M. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifugung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. März 1889.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. März 1889.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen und die Personentariffrage.

(Schluss aus Nr. 24.)

Jedenfalls wäre die Personentariffrage in ihrer jetzigen Form nicht entstanden, wenn vor 25 Jahren die erste Preisermässigung statt in Retourbillets mit Rabattbezug in einer Reduktion der Grundtaxen mit gleichzeitiger Einführung von Hin- und Rückfahrtsbillets zum Ausdruck gebracht und seither immer an den Grundsätzen allgemeiner Preisermässigung unter Ausschluss aller Rabatte und Provisionen festgehalten worden wäre.

Wir wollen uns deshalb diese Grundtaxen etwas näher betrachten und dann nachzuweisen versuchen, wie und wo vielleicht eingelenkt werden könnte, um für die Zukunft Personentaxen zu fixiren, welche Angriffen, wie die derzeit beliebten, nicht mehr ausgesetzt wären und dabei doch die Eigenschaft besässen, jederzeit, je nach den Erfahrungen, eine Verschiebung auf- oder abwärts zuzulassen.

Gegenwärtig werden als Grundtaxen für die Personenbeförderung berechnet pro Person und Kilometer

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	₰	₰	₰
a) in den Personenzügen	8,0	5,3	3,4
b) „ „ Schnellzügen .	9,0	6,4	—
c) im Rundreiseverkehr .	7,0	5,0	—

Sind diese Taxen zu hoch, wie Dr. Engel behauptet, oder sind sie zu niedrig, wie vielleicht manche Eisenbahnverwaltung annimmt, oder sind sie wirklich der ziffernmässige Ausdruck für Leistung und Gegenleistung? Wer vermag das festzustellen? Jede Personentarifneuerung erscheint wohl als ein fragwürdiges Experiment, fragwürdig schon deshalb, weil noch nicht festgestellt ist, welches die durchschnittlichen absoluten Selbstkosten der Eisenbahnen für die Beförderung einer Person pro Kilometer sind, fragwürdig aber auch deswegen, weil jeder Anhaltspunkt zu einer Wahrscheinlichkeitsberechnung dafür fehlt, welche Verkehrsmehrung eine Preisreduktion oder welche Verkehrsminderung eine Preiserhöhung unbedingt im Gefolge haben muss. Man wird also bei der Behandlung von Personentariffragen immer auf die in der Sache selbst gemachten anderweitigen Erfahrungen und vielleicht auf Vergleiche mit nahestehenden Transportgebieten sich stützen und dann den Erfolg jeder einzelnen Neuerung erst recht abwarten müssen.

Besonders einladend zu einem Vergleiche mit den Grundtaxen des Personenportos sind die Eilgutgrundtaxen.

Zwar sind auch für die Eilgutbeförderung die absoluten Selbstkosten der Eisenbahnen noch nicht festgestellt, doch wurde bis jetzt noch nicht wahrgenommen, dass die Eisenbahnen über die finanzielle Seite dieses Betriebes unbefriedigt wären.

Nun werden für die Beförderung von Eilgut seitens der Württembergischen und Bayerischen Bahnen 2,30 ₰ für das

Kilometer und 100 kg, seitens der Preussischen, Badischen, Reichs- und Pfälzischen Bahnen 2,20 ₰ für das Kilometer und 100 kg als Grundtaxe und 20 ₰ bis 40 ₰ für 100 kg als einmalige Expeditionsgebühr erhoben.

In der Grundtaxe kommen

1. die eigentlichen Beförderungskosten,
2. die Unterwegsumschlagskosten,
3. die Begleitungskosten und
4. die Kosten für Be- und Abnutzung des Fahrmaterials

zum Ausdruck, während die Expeditionsgebühr die Handleistungskosten am Aufgabe- und Bestimmungsort darstellt.

Die Eilgutgrundtaxe von 2,30 ₰ für das Kilometer und 100 kg wird sich, in Prozenten ausgedrückt, wie folgt zusammensetzen:

a) Beförderungskosten einschliesslich der Zins- und Amortisationsquote für Bauaufwendung und der Antheilsquote an der Bahnunterhaltung usw. 60 pCt. (0,60 × 2,30 =)	1,38 ₰
b) Unterwegsumschlagskosten 10 pCt. (0,10 × 2,30 =) .	0,23 „
c) Begleitungskosten 10 pCt. (0,10 × 2,30 =)	0,23 „
d) Kosten für Be- und Abnutzung des Fahrmaterials 20 pCt. (0,20 × 2,30 =)	0,46 „

Untersuchen wir nun, ob bezw. mit welchen Abänderungen diese Prozentsätze des Eilguttransportes auf den Personentransport Anwendung finden können.

Zu a) Beförderungskosten.

Die durchschnittliche Belastung eines Eilgüterwagens von	8 000 kg	
Einzelgewicht beträgt etwa	1 950 „	
die Gesammtlast also		9 950 kg
die Durchschnittsbesetzung*) eines Personenwagens III. Klasse von gleichfalls 8 000 kg Eigengewicht mit 32 Personen à 60 kg ergibt 8 000 + (32 × 60 =) 1 920 = ...		9 920 „
die Durchschnittsbesetzung eines Personenwagens II. Klasse von 9 000 kg Eigengewicht mit 16 Personen à 60 kg ergibt 9 000 + (16 × 60 =) 960 = .		9 960 „
und die Durchschnittsbesetzung eines Personenwagens I. Klasse mit 8 Personen à 60 kg ergibt (unter Zurechnung des durchschnittlichen Eigengewichts von 9 500 kg) 9 500 + (8 × 60 =) 480 = ...		9 980 „

Wir sehen also, dass sich die Durchschnittsgewichte beladener Eilgut- und besetzter Personenwagen bis auf wenige Kilogramm decken, demgemäss müssen sich wohl bei gleichen Beförderungsbedingungen und Modalitäten auch die Kosten der Bahnen für Beförderung der Personen- und Eilgutwagen ziemlich gleich bleiben.

Zu b) Unterwegsumschlagskosten.

Umschlagskosten im eigentlichen Wortverstand, wie sie für Eilgüter unterwegs entstehen, werden für die Personenfracht, welche sich ja selbst ein-, aus- und umladet, nicht erwachsen können, aber es treten an deren Stelle in der Personenbeförderung Kosten für Beheizung und Beleuchtung der Personenwagen und Warteräume, für Instandhaltung der Wartesäle einschliesslich des zugehörigen Mobiliars, endlich Verzinsungs- bezw. Amortisationsquoten für den Bauaufwand zu Wartelokalen, Bahnsteigen u. dgl., welche in der III. Wagenklasse dem Prozentsatz der Unterwegsumschlagskosten für Eilgüter gleichkommen werden und in der II. und I. Wagenklasse der grösseren Aufwendung und geringeren Frequenz wegen einer Erhöhung bedürfen.

Zu c) Begleitungskosten.

Diese sind bei dem Personentransport geringer als bei dem Eilguttransport. Es möchte das Einfachste sein, für den Personendienst die geringen Abfertigungskosten — Kosten für Anschaffung und Ausgabe der Billets — etwa ½ ₰ für das Billet, als in den Begleitungskosten inbegriffen zu betrachten und von Erhebung einer eigenen Expeditionsgebühr ganz abzusehen.

*) Die hier zu Grunde gelegten Durchschnittsziffern der Personenwagenbesetzung entsprechen nicht den seitherigen Verhältnissen, sondern jenen, wie wir uns dieselben nach lebhafter Frequenzsteigerung vorstellen.

Zu d) Kosten für Be- und Abnutzung des Wagenmaterials.

Hier wird an dem Satz von 20 pCt. für Eilgut wie für Personen festzuhalten und nur die Werthverschiedenheit der Wagen sowie die hieraus resultirende Differenz der Unterhaltungskosten und Amortisationsquoten zum Ausdruck zu bringen sein.

Es erübrigt jetzt nur noch besonders darauf hinzuweisen,

1. dass die Beförderungskosten bei gleicher Schwere der zu bewegenden Lasten in der I. Wagenklasse von 8, in der II. Wagenklasse von 16 und in der III. Wagenklasse von 32 Personen getragen werden und sich deshalb von der III. zur II. Klasse auf das Doppelte, und von der III. zur I. Klasse auf das Vierfache erhöhen müssen, sowie dass
2. der Unterschied in Wagenbeleuchtung und Erstellung besserer Warteräume für die beiden ersten Klassen durch Verdoppelung des für die III. Klasse angenommenen und mit den Umschlagskosten für Eilgut sich deckenden Prozentsatzes zum Ausdruck zu bringen ist und dass
3. die Anschaffungskosten für einen

gedeckten Güterwagen	4 000 ℳ
Personenwagen III. Klasse . .	6 000 „
„ II. „ . .	9 000 „
„ I. „ . .	14 000 „

durchschnittlich betragen und dementsprechend sowie in Würdigung der gleichfalls mit dem Anschaffungswerthe sich steigernden Unterhaltungskosten

für die III. Klasse 1,5 Mal,
„ „ II. „ 2,25 „ und
„ „ I. „ 3,50 „

jener Einheitssatz in Anrechnung zu bringen ist, welcher aus der Eilgutgrundtaxe für Be- und Abnutzung des Wagenmaterials in Anschlag gebracht wurde.

Die Berechnung der Grundtaxen für die einzelnen Wagenklassen würde sich deshalb bei Annahme eines Durchschnittsgewichts von 60 kg für die Person wie folgt gestalten:

III. Klasse.

a) Beförderungskosten	0,60 × 1.38 = 0.828 ₰
b) Umschlagskosten	0,60 × 0 23 = 0,138 „
c) Begleitungs- und Expeditionskosten	0,60 × 0,23 = 0,138 „
d) Wagenabnutzung	1,5 × 0,60 × 0,46 = 0,414 „
zusammen	1,518 ₰

gegenüber der jetzigen Grundtaxe zu 3,4 ₰.

II. Klasse.

a) Beförderungskosten	2 × 0,60 × 1,38 = 1,656 ₰
b) Umschlagskosten	2 × 0,60 × 0,23 = 0,276 „
c) Begleitungs- und Expeditionskosten	0,60 × 0,23 = 0,138 „
d) Wagenabnutzung	2,25 × 0,60 × 0,46 = 0,621 „
zusammen	2,691 ₰

gegenüber der jetzigen Grundtaxe zu 5,3 ₰.

I. Klasse.

a) Beförderungskosten	4 × 0,60 × 1,38 = 3,312 ₰
b) Umschlagskosten	2 × 0,60 × 0,23 = 0,276 „
c) Begleitungs- und Expeditionskosten	0,60 × 0.23 = 0,138 „
d) Wagenabnutzung	3,5 × 0,60 × 0,46 = 0,966 „
zusammen	4,692 ₰

gegenüber der jetzigen Grundtaxe zu 8,0 ₰.

Wenn wir die auf Grund gegenwärtiger Berechnungen gewonnenen Grundtaxen von 4,692 ₰ für die I., 2,691 ₰ für die II. und 1,518 ₰ für die III. Klasse mit den seitherigen Grundtaxen unter Ausserachtlassung der einzelnen Rabattsätze, welche in den Rückfahrts-, Abonnements- und Rundreisekarten enthalten sind, vergleichen nämlich mit

8,0 ₰ für die I., 5,3 ₰ für die II. und 3,4 ₰ für die III. Klasse,

so finden wir, dass in den drei Wagenklassen für gewöhnliche Züge das doppelte Eilgutporto, bei Benutzung der Schnellzüge aber ein weiterer Zuschlag von 1,0 ₰ für das Kilometer erhoben wird, und dass die III. Wagenklasse in den gewöhnlichen Zügen eine über das doppelte Eilgutporto für das Kilometer noch um 0,364 ₰ hinausgehende Uebertaxe bezahlt.

Durch die mit den Retourbillets verbundene 25 pCt.- und die mit den Abonnementbillets gewährte 33 pCt.-Ermässigung haben sich allerdings für gewisse Kategorien von Reisenden die Taxen von

9,0 ₰, 6,4 ₰, 8,0 ₰, 5,3 ₰ und 3,4 ₰

bei Annahme eines Durchschnittsrabatts von 30 pCt. auf

6,3 ₰, 4,48 ₰, 5,6 ₰, 3,71 ₰ und 2,38 ₰

gemindert, allein eben darin, dass diese Ermässigung nur einer bestimmten Sorte von Reisenden unter bestimmten Modalitäten gewährt wurde, liegt die Ungleichheit und Härte, welche unangenehm empfunden wird, und wenn sonst kein Grund zur Aenderung des jetzigen Personentarifsystems vorhanden wäre als der des „gleichen Rechtes für Alle“, so wäre dieser vielleicht zureichend, um Maassregeln in Erwägung zu ziehen, welche Wandel zu schaffen geeignet wären.

Nun liegen aber, wie wir gesehen haben, die Personenfrachten den Eilgutfrachten gegenüber thatsächlich zu hoch, und unter diesem Gesichtspunkt wird das Streben des grossen Publikums nach Verbilligung des Personenportos begreiflich; geradezu unabweisbar erscheint es aber bei einer Aenderung des jetzigen Personentarifs, hauptsächlich die breitesten Verkehrsschichten zu berücksichtigen, weil gerade diese es sein werden und sein müssen, welche die durch eine Fahrpreisermässigung entstehenden Einnahmenausfälle durch erhöhte Frequenz und durch Aufrücken in die besseren Wagenklassen wenn nicht ganz, so doch theilweise wieder decken.

Zu diesem Ende würde es sich empfehlen, mit dem bisherigen Rabattsystem ganz zu brechen, datür allgemeine Ermässigung der Grundtaxen unter bedingungslosem Ausschluss jeden Rabattes eintreten zu lassen und für Benutzung der Schnellzüge eine Zuschlagstaxe — ähnlich wie für Schnellzugseilgut — zu erheben.

Wohl wird es sich dann fragen, welcher Zuschlag soll erhoben werden? Der auf den Deutschen Eisenbahnen berechnete 100prozentige oder der von den Oesterreichischen Eisenbahnen festgesetzte 50prozentige? In dem 100prozentigen dürfte die schnellere Beförderungsweise denn doch zu hoch gewerthet erscheinen, während mit einem 50prozentigen Zuschlag die Vorzüge der raschen, bequemen und direkten Beförderung nicht zu hoch veranschlagt sein möchten.

Es würde sich solchergestalt bei 50 pCt. Zuschlag aus den oben angeführten Grundtaxen von

4,692 ₰ und 2,691 ₰

ein Zuschlag von 2,346 „ „ 1,345 „ und damit eine Eilzugsgrundtaxe von 7,038 ₰ und 4,036 ₰ oder rund

7,0 ₰ für die I., und 4 ₰ für die II. Wagenklasse

ergeben, während für gewöhnliche Züge die Abrundung der Grundtaxen auf

4,5 ₰ I. Klasse, 2,5 ₰ II. Klasse und 1,5 ₰ III. Klasse

angenommen werden könnte.

Wenn uns hier vielleicht entgegengehalten werden sollte, der Schnellzugszuschlag von 50 pCt. wäre noch zu hoch, dann möchten wir erwidern, dass

1. ein Zuschlag von 100 pCt. zu den hier grundlegenden Einheitstaxen bisher für gewöhnliche Züge erhoben wurde und dass
2. durch die vorgeschlagene Zuschlagstaxe von 50 pCt. nach den neuen Tarifen eine der Sache mehr dienliche Ausscheidung des Nah- und des Fernverkehrs

herbeigeführt würde, welche es ermöglichte, den Schnellzügen wirklich den Charakter direkter Züge zu verleihen und sie von der Vermittelung des Zwischenortsverkehrs thunlichst zu entlasten. Wenn dies geschehen, dann wird es vielleicht auch möglich, diese Züge ohne zu häufiges Anhalten an Zwischenstationen mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit durchzuführen und einem Reisenden, welcher bei 600 km Fahrt 12 und mehr Stunden Zeit erspart, wird hierfür eine Mehrausgabe von 9 ℳ in der II. Klasse bezw. 15 ℳ in der I. Klasse nicht zu hoch erscheinen.

Mit diesen Grundtaxen dürfte vielleicht allen billigen Wünschen Rechnung getragen und auch der Unterschied der Zug- wie der Wagenklassen entsprechend zum Ausdruck gebracht sein.

Billiger werden alle fahren, die Kleinen wie die Grossen, die Nah- und die Fernverkehrsreisenden; die mittleren Klassen fahren dazu auch noch bequemer, denn viele, die jetzt durch die hohen Preise in die II. oder gar III. Klasse gedrückt wurden, werden nach dem neuen Tarif die ihrer Stellung im bürgerlichen Leben entsprechenden besseren Klassen aufsuchen, weil sie ohne Mehraufwand, statt wie seither die III. oder II. Klasse eines Postzuges, die II. Klasse eines Schnellzuges oder die I. bezw. II. Klasse eines Postzuges benutzen können.

Zur Veranschaulichung lassen wir hier eine Preisübersicht für den bisherigen und den mit den gegenwärtigen Ausführungen ermittelten Tarif folgen.

Kilometer	Schnellzugspreise				Preise für gewöhnliche Züge					
	I. Klasse		II. Klasse		I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse	
	vorgeschlagen	jetzt	vorgeschlagen	jetzt	vorgeschlagen	jetzt	vorgeschlagen	jetzt	vorgeschlagen	jetzt
1	— 20	— 10	— 20	— 10	— 10	— 10	— 10	— 10	— 10	— 10
2	— 20	— 20	— 20	— 15	— 10	— 20	— 10	— 15	— 10	— 10
3	— 20	— 30	— 20	— 20	— 10	— 25	— 10	— 20	— 10	— 15
4	— 30	— 40	— 20	— 30	— 20	— 35	— 10	— 25	— 10	— 15
5	— 40	— 50	— 25	— 40	— 25	— 40	— 15	— 30	— 10	— 20
6	— 40	60	— 25	— 45	— 25	— 50	— 15	— 35	— 10	— 25
7	— 50	— 70	— 30	— 50	— 30	— 60	— 20	— 40	— 10	— 25
8	— 55	— 75	— 30	— 55	— 35	— 65	— 20	— 45	— 10	— 30
9	— 65	— 85	— 40	— 60	— 40	— 75	— 25	— 50	— 15	— 35
10	— 70	— 95	— 40	— 70	— 45	— 80	— 25	— 55	— 15	— 35
11	— 80	1 10	— 45	— 75	— 50	— 90	— 30	— 60	— 15	— 40
12	— 85	1 20	— 50	— 80	— 55	1 —	— 30	— 65	— 20	— 45
13	— 95	1 30	— 55	— 85	— 60	1 10	— 35	— 70	— 20	— 45
14	1 —	1 40	— 55	— 95	— 65	1 20	— 35	— 75	— 20	— 50
15	1 05	1 40	— 65	1 —	— 65	1 20	— 40	— 80	— 25	— 55
16	1 10	1 50	— 65	1 10	— 70	1 30	— 40	— 85	— 25	— 55
17	1 20	1 60	— 70	1 20	— 75	1 40	— 45	— 95	— 25	— 60
18	1 25	1 70	— 75	1 20	— 80	1 50	— 45	1 —	— 30	— 65
19	1 35	1 90	— 80	1 40	— 85	1 60	— 50	1 10	— 30	— 65
20	1 40	1 90	— 80	1 40	— 90	1 60	— 50	1 10	— 30	— 70
21	1 50	2 —	— 85	1 50	— 95	1 70	— 55	1 20	— 30	— 75
22	1 55	2 10	— 90	1 50	1 —	1 80	— 55	1 20	— 35	— 75
23	1 65	2 20	— 95	1 60	1 05	1 90	— 60	1 30	— 35	— 80
24	1 70	2 30	— 95	1 60	1 10	2 —	— 60	1 30	— 35	— 85
25	1 80	2 30	1 05	1 70	1 15	2 —	— 65	1 40	— 40	— 85
26	1 85	2 40	1 05	1 70	1 20	2 10	— 65	1 40	— 40	— 90
27	1 90	2 50	1 10	1 80	1 20	2 20	— 70	1 50	— 40	— 95
28	1 95	2 70	1 10	1 90	1 25	2 30	— 70	1 50	— 40	1 —
29	2 05	2 80	1 20	2 —	1 30	2 40	— 75	1 60	— 45	1 —
30	2 10	2 80	1 20	2 —	1 35	2 40	— 75	1 60	— 45	1 10
40	2 80	3 70	1 60	2 70	1 80	3 20	1 —	2 20	— 60	1 40
50	3 50	4 60	2 —	3 30	2 25	4 —	1 25	2 70	— 75	1 70
60	4 20	5 50	2 40	3 90	2 70	4 80	1 50	3 20	— 90	2 10
70	4 90	6 40	2 80	4 60	3 15	5 60	1 75	3 80	1 05	2 40
80	5 60	7 30	3 20	5 20	3 60	6 40	2 —	4 30	1 20	2 80
90	6 30	8 20	3 60	5 80	4 05	7 20	2 25	4 80	1 35	3 10
100	7 —	9 10	4 —	6 40	4 50	8 —	2 50	5 30	1 50	3 40
110	7 70	10 10	4 40	7 20	4 95	8 80	2 75	5 90	1 65	3 80
120	8 40	11 —	4 80	7 80	5 40	9 60	3 —	6 40	1 80	4 10
130	9 10	11 90	5 20	8 40	5 85	10 40	3 25	6 90	1 95	4 50

Der Effekt, den die Fahrpreisermässigung haben muss, ist eine Mindereinnahme, der Erfolg, den sie haben kann, ist eine theilweise Ausgleichung dieser Mindereinnahme durch Klassenverschiebung oder Hebung der Frequenz oder durch Beides.

Wie sich die Mindereinnahme für eine Verwaltung mit etwa 24 Millionen Mark Personeneinnahmen gestalten muss, geht aus folgenden Beispielen hervor:

Die Personenbeförderungsstatistik zeigt uns, dass von 24 Millionen Mark Einnahmen

10 Millionen auf die I. und II. Wagenklasse und
14 „ „ „ III. „ treffen und
dass von 10 „ der I. und II. Klasse
7 „ auf die Schnellzüge und
3 „ „ „ gewöhnlichen Züge und zwar

nach dem Verhältnisse 1,5 zu 10 für die I. Wagenklasse und 8,5 „ 10 „ „ II. „ auszuscheiden sind.

Hiernach setzt sich die obengedachte Einnahme zusammen aus

1,05 Mill. Mark	für die I. Kl. der Schnellzüge,	
5,95 „ „	„ „ II. „ „	
0,45 „ „	„ „ I. „ „	gewöhnlichen Züge,
2,55 „ „	„ „ II. „ „	„ „
14,00 „ „	„ „ III. „ „	„ „
zusammen 24,00 Mill. Mark.		

Die durchschnittliche Fahrtlänge beträgt bei Schnellzugbillets 130 km, bei Billets für gewöhnliche Züge 30 km.

Der Durchschnittsrabatt auf Rückfahrts-, Abonnements- usw. Billets ist etwa 30 pCt.

Von der Gesammtzahl aller gelösten Billets treffen auf die Retour-, Rundreise-, Abonnements- und sonstigen Rabattbillets . . . . 60 pCt.
auf einfache Tourbillets . . . . 40 „

Ein Schnellzugbillet I. Klasse (Tourbillet) kostet
auf 130 km . . . . 11,90 *M.*
ein solches mit Rabatt . . . . 8,30 „
es wurden also für 100 Schnellzugbillets I. Klasse auf 130 km Entfernung vereinnahmt

60 × 8,30 *M.* = 498 *M.* und
40 × 11,90 „ = 476 „
zusammen 974 *M.*

oder durchschnittlich für das Billet 9,74 *M.*, demnach sind zu einer Einnahme von 1 050 000 *M.* erforderlich rund 107 800 Billets.

Ein Schnellzugbillet II. Klasse (Tourbillet) kostet auf 130 km . . . . . . 8,40 *M.*
ein solches mit Rabatt (Retour- oder Rundreise- und Abonnement-). 5,90 „
für 100 Billets II. Klasse auf 130 km Entfernung sind also vereinnahmt

60 × 5,90 *M.* = 354,— *M.*
40 × 8,40 „ = 336,— „
zusammen also 690,— *M.*

oder für ein Billet durchschnittlich 6,90 „
Demnach müssen zur Vereinnahmung von 5 950 000 *M.* ausgegeben werden . . . . „ 862 500 „

Ein gewöhnliches Billet I. Klasse (Tourbillet) kostet auf 30 km Entfernung . 2,40 *M.*
ein Rabattbillet usw.. . . . . . . 1,70 „
Für 100 Billets I. Klasse eines gewöhnlichen Zuges auf 30 km Entfernung werden deshalb vereinnahmt

60 × 1,70 *M.* = 102,— *M.*
40 × 2,40 „ = 96,— „
zusammen 198,— *M.*

oder für das Billet durchschnittlich 1,98 „
mithin sind zur Erzielung einer Einnahme von 450 000 *M.* an Billets auszugeben . „ 237 300 Stück.

Ein gewöhnliches Billet II. Klasse (Personenzug) auf 30 km Entfernung kostet 1,60 *M.*
ein Rabattbillet usw.. . . . . . . 1,10 „
Für 100 Billets werden also vereinnahmt

60 × 1,10 *M.* = 66,— *M.*
40 × 1,60 „ = 64.— „
zusammen 130,— *M.*

mithin sind zur Erzielung einer Einnahme von 2 550 000 *M.* an Billets auszugeben „ 1 961 500 „

Ein gewöhnliches Billet III. Klasse auf 30 km Entfernung kostet . . . . 1,10 *M.*
ein Rabattbillet . . . . —,80 „

Für je 100 Billets werden also vereinnahmt

60 × 0,80 *M.* = 48 *M.*
40 × 1,10 „ = 44 „
zusammen 92 *M.*,

mithin sind zur Vereinnahmung von 14 000 000 *M.* an Billets auszugeben 15 217 400 Stück.

Nach dem besprochenen neuen Tarif würde die Beförderung einer gleichen Anzahl Reisender folgende Einnahmen ergeben:

107 800	Schnellzugsbillets I. Kl. auf 130 km Entfernung . . . à 9,10 *M.* =	980 980 *M.*
862 500	Schnellzugsbillets II. Kl. auf 130 km Entfernung . . . . à 5,20 „ =	4 485 000 „
237 300	gewöhnliche Billets I. Kl. auf 30 km Entfernung . . à 1,35 „ =	320 355 „
1 961 500	gewöhnliche Billets II. Kl. auf 30 km Entfernung . . à —,75 „ =	1 471 125 „
15 217 400	gewöhnliche Billets III. Kl. auf 30 km Entfernung . . . à —,45 „ =	6 847 830 „
	daher zusammen . .	14 105 290 *M.*

also gegenüber der jetzigen Einnahme von rund . 24 000 000 „
einen Ausfall von . . . . 9 894 710 *M.*

Eine 10prozentige Steigerung des Schnellzugs- und ein 20prozentige Steigerung des übrigen Zugsverkehrs würde zwar eine Einnahmevermehrung von . . . . 98 098 *M.*
448 500 „
64 071 „
294 225 „
1 369 566 „ 2 274 460 „

und eine 20prozentige Steigerung des Schnellzugs- und eine 50prozentige Steigerung des übrigen Verkehrs eine Mehrung von . . . . . . 196 196 *M.*
897 000 „
160 177 „
735 562 „
3 423 915 „ 5 412 850 „

ergeben, aber es würde immer noch eine positive Mindereinnahme von . . . . 4 481 860 „
gegenüber der ersten Einnahme von . . . . . . 24 000 000 „
zu gewärtigen sein.

Wir haben nun gezeigt, wie eine Personentarifreform auf Grund der durch Vergleichung mit dem Eilgutporto gewonnenen Einheitstaxen sich gestalten könnte, welche Einnahmenminderung aus solcher Tarifänderung entstehen muss und welche finanzielle Folgen eine etwaige Verkehrsmehrung haben kann.

Zunächst ist also mit einer Mindereinnahme zu rechnen; ob die Volksvertretungen bezw. die Bahnverwaltungen im Laufe der nächsten Jahre eine Ermässigung des Personenportos ins Auge fassen und auf einen Theil der seitherigen Einnahmen verzichten wollen, wird sich ja zeigen; wenn aber überhaupt eine Reform der Personentaxen einmal ernstlich in Erwägung gezogen werden sollte, dann würde es sich vielleicht lohnen, die Nachtheile des jetzigen Rabattsystems nach allen Richtungen zu untersuchen und mit demselben gänzlich aufzuräumen, bevor es allzu umfangreich bezw. vielgestaltig wird.

Der Wunsch des Publikums nach Ermässigung des Personenportos ist begreiflich und die Eisenbahnverwaltungen sind vielleicht auch neuerlichen Verbesserungsversuchen nicht abgeneigt, doch scheinen uns Versuche auf dem Gebiete der Rabattgewährung nicht geeignet, die Wünsche der breiteren Verkehrsschichten auf die Dauer zu befriedigen.

Wir glauben, durch unsere Ausführungen dargethan zu haben, von welchen Grundsätzen ausgegangen werden könnte, um die in der Luft liegende Frage der Verbilligung des Personenportos in einer Weise zu regeln, welche allen Wünschen Rechnung trägt und welche namentlich in Hinsicht auf die Klassenunterschiede den Eisenbahnen sichere Anhaltspunkte für Gruppirung der Portosätze bietet.

Sollten unsere Vorschläge geneigte Beachtung finden und die Einführung der proponirten Grundtaxen in den nächsten Jahren erfolgen, dann wäre auch ein bedeutender Schritt vorwärts geschehen hinsichtlich Abminderung der jetzt vorhandenen vielen Billetsorten. Wir meinen damit durchaus nicht, dass der Reisende auf Wunsch sein Retour- oder Abonnements- oder Rundreisebillet nicht mehr erhalten solle. Nein! Er soll sie auf Wunsch erhalten können, aber immer unter strengem Festhalten an der allgemeinen Grundtaxe und mit Ausschluss jeden Rabatts.

Von dem Augenblick an, in welchem der Rabatt fällt, wird jedoch das Verlangen nach Rundreisebillets schwinden.

Die Abonnementsbillets werden, wenn nicht ganz verschwinden, so doch auf jene geringe Zahl beschränkt sein, welche für eine besondere ständige Kundschaft erforderlich ist, die thatsächlich in dem jedesmaligen Lösen eines Billets eine Unbequemlichkeit findet.

Die Hin- und Rückfahrtsbillets aber werden bald nur im Nahverkehr sich behaupten können und damit wäre wohl eine namhafte Vereinfachung des ganzen Fahrkartenwesens erreicht.

Ueberdies brauchten nur mehr gewöhnliche Billets I., II. und III. Klasse aufgelegt zu werden, weil je ein gewöhnliches Billet I. und II. Klasse für die I. Klasse der Schnellzüge und je ein gewöhnliches Billet II. und III. Klasse für die II. Klasse der Schnellzüge Geltung haben würden.

Wenn die Personenporto- und Fahrkartenfrage auf den Deutschen und Oesterreichischen Bahnen in dieser Weise geregelt ist, werden die übrigen Westeuropäischen Bahnen nicht mehr an den jetzigen Prinzipien festhalten, und dann wird der Augenblick kommen, wo gemeinschaftlich an der Pflege des internationalen Reiseverkehrs unter Ausschluss von Mittelspersonen herangetreten werden kann. Die Heerstrassen des internationalen Verkehrs, welche sich ja deutlich markiren, können sorgfältig beobachtet und solche direkte Billets, welche zur Benutzung direkter Züge wirklich wünschenswerth erscheinen, aufgelegt, andere aber — welche aufgelegt und selten oder nicht vom Publikum begehrt sind — eingezogen werden. Die Erfordernisse des direkten Verkehrs werden aber andere und natürliche — gegen die jetzt unnatürlichen — werden.

Der Reisende, welcher ohne Aufenthalt mit direktem Zug von Berlin nach Stuttgart fährt, wird sich ein direktes Billet Berlin-Stuttgart kaufen, weil es ihm bequem ist; der Reisende aber, welcher zwar die gleiche Fahrt machen, jedoch in Leipzig aussteigen und sich einen oder einige Tage dort aufhalten will, wird keine Veranlassung haben, sich ein direktes Billet von Berlin nach Stuttgart zu kaufen, sondern er wird — weil er zunächst nach Leipzig (nicht nach Stuttgart) reist — sich nur eine Fahrkarte nach Leipzig verschaffen.

Noch weniger aber wird ein Engländer, der Deutschland besuchen will, sich schon in London eine Fahrkarte von Herbesthal kreuz und quer dem Rhein, den Alpen und dem Böhmerwald entlang kaufen, sondern er wird sich mit oder ohne Cook auf den Kontinent herüber zu helfen wissen, und einmal hier, sich auch daran gewöhnen, bei jedesmaligem Antritt einer Reise sich das erforderliche Billet zu verschaffen. Dass dies in bequemer Weise geschehen kann, dazu wären Einrichtungen zu treffen. Die Schaffung von Billetverkaufsstellen im Innern grösserer Städte und das Offenhalten der Fahrkartenschalter in den Bahnhöfen auch ausserhalb jener Zeiten, zu welchen Züge verkehren, würde das bisher als ein Hauptübel empfundene Drängen und Hasten vor den Verkaufsstellen der Bahnhöfe beseitigen und in dem Lösen einer Eisenbahnfahrkarte würde dann fernerhin nicht mehr Unbequemlichkeit erblickt werden, als in dem Erwerb eines Theater- oder Konzertbillets.

Telephonische Verbindung der Hauptverkaufsstellen in den Bahnhöfen mit den Nebenverkaufsstellen in den Städten und Verkaufsmeldungen zu bestimmten Tageszeiten würden die Eisenbahnbetriebsstellen über die zu gewärtigende Frequenz besser und frühzeitiger unterrichten können, als dies jetzt durch die Billetexpeditionen in der letzten halben Stunde vor Zugabgang möglich ist.

Wo immer aber sich ein wirkliches Bedürfniss nach direkten Fahrkarten zeigt — und die direkten Züge sind hierfür die besten Wegweiser — da gebe man solche aus.

Der wirklich direkt Reisende ist dann befriedigt und der Reisende, welcher zwar eine grosse Tour, aber mit mehreren Unterbrechungen macht, braucht und wünscht kein direktes Billet von dem Augenblick an, wo es ihm keinen pekuniären Vortheil mehr bietet.

Die in Zukunft in Gebrauch stehenden Hinfahrts- und Hin- und Rückfahrtsbillets denken wir uns genau nach dem jetzt vorhandenen Edmonson'schen System hergestellt (weil bis jetzt ein besseres nicht erfunden ist) mit fortlaufenden Nummern, Angabe der Wagenklasse, des Abgangs-, des Bestimmungs- und nöthigenfalls des Uebergangsortes und mit dem Preisvordruck.

Selbstredend wären die Fahrkarten (ob am Bahnhofschalter oder in einer Verkaufsfiliale*) gelöst) mit dem Ausgabe-Tagesstempel zu versehen und der Unterschied der Wagenklassen durch verschiedene Farben des zur Herstellung der Karten verwendeten Papiers zum Ausdruck zu bringen.

Dabei möchte nicht unerwähnt gelassen werden, dass uns die jetzigen Fahrkarten, sowohl was die Papierfarbe, als was den Druck betrifft, nicht recht gefallen wollen; der Druck ist klein und die Farbe des Papiers — namentlich das Braun der III. Wagenklasse — trägt zur leichteren Lesbarkeit des Druckes durchaus nicht bei.

Doch wäre ja in diesem Punkte bei einer Reform des Fahrkartenwesens in dem hier vorgeschlagenen Sinne um so leichter Wandel zu schaffen, als mit dem Wegfall der seitherigen Schnellzugsbillets für die Folge überhaupt nur mehr 5 Fahrkartensorten einschl. der Militärbillets in Frage kämen.

Die Hin- und Rückfahrtskarten — deren Gültigkeit 3 bis 30 Tage betragen könnte — würden wohl nur ein einfaches Erkennungszeichen, vielleicht einen mässig starken Längs- oder Querstreifen von auffälliger Farbe und rückseits die Gültigkeitsdauer in grosser Ziffer zu tragen haben.

Nachdem diese Fahrkarten aber ausser einer geringen Zeitersparniss keine Vortheile mehr bieten würden, stünde zu erwarten, dass von ihnen nur sehr mässiger Gebrauch gemacht, bezw. die Nachfrage nach solchen sich nur auf besonders lebhafte Nahverkehrsstrecken beschränken würde und das wäre ganz recht; je einfacher die Fahrkarten werden, desto besser für Eisenbahnen wie Publikum. Die Schaffner werden, wenn das Fahrkartenwesen in diesem Sinne vereinfacht ist, rasch und sicher arbeiten können; was jetzt zwei oder drei machen, wird dann vielleicht einer fertig bringen; die verschiedenartigen Fahrgeldhinterziehungen werden, wenn auch nicht ganz verschwinden, so doch viel geringer werden, die Büreaus für kombinirbare Rundreisebillets können ruhig aufgelöst und das darin beschäftigte Personal einem anderen Zweck nutzbar gemacht werden; Fahrgeldrückerstattungen und Unübertragbarkeit der Billets aber werden — der Geschichte angehören.

Damit glauben wir für heute schliessen zu können.

Ueber die Bedürfnisse der zahlenden Reisenden glauben wir gut unterrichtet zu sein, denn auch wir gehören zu dieser Klasse; auch wir haben schon zuweilen in fremden Bahnhöfen die Ausgänge oder Wartesäle oder Fahrkartenschalter dort gesucht, wo sie nicht waren, auch wir haben schon manche üble Laune niedergekämpft, wenn uns etwas gegen unsere Wünsche ging, aber immer haben wir uns, wenn wir behaglich im Wagen oder Abends im Gasthofe sassen, klar zu machen gesucht, dass man die bestehenden Einrichtungen nicht im Handumdrehen aus der Welt schaffen kann. Besser und zwar wesentlich besser ist ja thatsächlich schon vieles geworden; wir erinnern hier nur an die Bequemlichkeiten unserer direkten Züge, an die Beheizung, Beleuchtung, Toilletenabtheilungen, Schlafwagen, Restaurationswagen u. a. m.

Ohne Zweifel ist seitens der Eisenbahnen auch der Wille vorhanden, noch weiter bessernde Hand anzulegen; dass dies aber nicht so rasch geschehen kann, als das Publikum es bisweilen wünscht, ist eine Thatsache, mit der gerechnet werden muss.

H. V.

Wir müssen selbstverständlich dem Herrn Verfasser die Vertretung seiner vorstehend entwickelten Ansichten über Personentarifreform überlassen, möchten aber dieselben Tarifsachverständigen zur Prüfung empfehlen. Die Red.

---

*) Die von den Filialen zur Abgabe gelangenden Billets würden behufs Ermöglichung einer wirksamen Kontrole schon bei der Herstellung mit besonderer Ziffer zu versehen sein.

Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden.

Nach dem Jahresbericht für das Jahr 1887.

Umfang des Bahnnetzes. Im Jahre 1887 sind dem Badischen Bahnnetze durch die Eröffnung der Staatsbahnstrecken Freiburg-Neustadt i/Schw. (34,89 km) und Seckach-Walldürn (19,31 km) und der Privatbahnstrecke Ettlingen Stadt-Ettlingen Holzhof (0,41 km) 54,61 km zugewachsen. Die Gesammtbetriebslänge betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1 383,41 km, worunter sich 987,05 km eingleisige und 396,36 km zweigleisige Strecken befanden. Von letzteren entfällt der grösste Theil auf die durchweg zweigleisige Hauptlinie Mannheim-Heidelberg-Basel, ferner sind noch die Strecken Heidelberg-Meckesheim, Lauda-Osterburken, Durlach-Mühlacker und Appenweier-Kehl mit einem zweiten Gleise versehen. Infolge der im Anfang des Jahres 1887 zwischen dem Deutschen Reiche und der Badischen Regierung gepflogenen Verhandlungen sind weiter auf den Strecken: Lauda-Badische Landesgrenze in der Richtung nach Würzburg, Eppingen-Bretten-Bruchsal bis Badische Landesgrenze bei Germersheim und Villingen-Hausach zweite Gleise, deren Kosten zu 4 471 500 ℳ veranschlagt sind, hergestellt worden. An den vorerwähnten 1 383,41 km Bahnlinien befinden sich im ganzen 346 Stationen und Haltestellen im Betriebe, hiervon dienen 267 Stationen der Personen- und Güterabfertigung, 76 Stationen und Haltestellen nur der Personenabfertigung und 3 Stationen nur der Güterabfertigung. Das Bahnnetz hat einschliesslich der mittelst Bodenseetrajekts vermittelten Anschlüsse an die Bayerischen und Oesterreichischen Staatsbahnen bei Konstanz-Lindau bezw. Bregenz, im ganzen 36 Anschlüsse an fremde Bahnen. An Transportmitteln waren für das Bahnnetz 450 Lokomotiven mit 379 Tendern, 1 181 Personen- und 7 413 Lastwagen vorhanden, es entfallen somit auf 1 km Betriebslänge 0,325 Lokomotiven, 0,854 Personenwagen und 5,358 Güterwagen.

Anlagekapital. Der gesammte Erstellungsaufwand, welcher für die Badischen Staatseisenbahnen — ausschliesslich der zur Main-Neckarbahn gehörigen Theile — sowie für die im Betriebe der Badischen Staatsbahnverwaltung stehenden Privatbahnen erwachsen ist, ferner die Kosten für die Beschaffung der Betriebsmittel und der Betriebseinrichtungen, die für erworbene Bahnstrecken verausgabten Kaufschillinge, die Kosten für Beschaffung der Geldmittel, die Bauzinsen und die zur Förderung des Gesammtunternehmens von Baden für die Gotthardbahn geleisteten Zuschüsse betrugen zusammen Ende 1887 433 180 330 ℳ, im Jahresdurchschnitt 424 443 119 ℳ und auf das Kilometer Eigenthumslänge 317 833 ℳ. Der eigentliche Bauaufwand hat einschl. der an die Badische Bahn geleisteten Zuschüsse und ausschl. der von Baden für die Gotthardbahn gewährten Subvention bei den Staatsbahnen 420 566 680 ℳ, bei den Privatbahnen 10 313 844 ℳ, zusammen 430 880 524 ℳ betragen. Von dieser Summe entfallen 316 572 079 ℳ auf Bahnanlagen und Gebäude einschl. der Einrichtungen, 54 854 364 ℳ auf Betriebsmittel (Fahrmittel), 20 608 661 ℳ auf Verwaltungs- und allgemeine Kosten und 38 844 421 ℳ auf Zinsen während der Bauzeit und Kosten der Geldbeschaffung. Der im Laufe des Jahres 1887 erwachsene Aufwand mit 13 796 313 ℳ setzt sich zusammen aus 5 774 438 ℳ für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten des bestehenden Staatsbahnnetzes, 6 242 224 ℳ für Erbauung der Strecke Freiburg-Neustadt, 1 374 426 ℳ für Erbauung der Strecke Seckach-Walldürn, 770 430 ℳ Baukosten der Strecke Denzlingen-Waldkirch und 431 207 ℳ Bauzinsen abzüglich des Agio, von dieser Summe gehen jedoch bei den Privatbahnen 796 412 ℳ durch Besitzveränderung der Strecke Denzlingen-Waldkirch ab, so dass die erwähnte Summe von 13 796 312 ℳ verbleibt. Das der Rentenberechnung zu Grunde liegende Anlagekapital wird aus dem bis Ende 1886 erwachsenen Aufwande einschl. der Subvention für die Gotthardbahn, aus dem hälftigen Betrage des 1887er Aufwandes für Erweiterungsbauten unter Berücksichtigung des Ueberganges der Privatbahn Denzlingen-Waldkirch an den Staat und ausschl. der vom Reich bezw. von Gemeinden und Privaten geleisteten Zuschüsse, sowie aus dem im Verhältniss zur Betriebszeit reduzirten Aufwand für Erbauung der Strecken Seckach-Walldürn und Freiburg-Neustadt gebildet und betrug bei den Staatsbahnen 414 131 700 ℳ, bei den Privatbahnen 10 311 419 ℳ, zusammen 424 443 119 ℳ.

Verkehr. Das Ergebniss des Personenverkehrs hat dem Vorjahre gegenüber mit einer ganz erheblichen Mehrbeförderung abgeschlossen. Ebenso ist auch die Steigerung der hieraus erzielten Einnahme als eine ganz beträchtliche zu bezeichnen, wenn solche auch etwas hinter der Beförderung zurückbleibt. Letzteres rührt daher, dass die Zunahme zum grösseren Theile der vermehrten Benutzung der Lokalzüge und Arbeiterwochenbillets sowie ausgedehnteren Militärtransporten, also den auf Grund bedeutend ermässigter Taxen sich vollziehenden Verkehren, welche finanziell weniger zur Geltung kommen, zuzuschreiben ist. Eine Gegenüberstellung dieser Verkehre mit den entsprechenden Ziffern des Vorjahres liefert folgendes Ergebniss: Es wurden 882 043 (554 192) Fahrscheine für Lokalzüge mit einer Einnahme von 136 710 (83 582) ℳ = + 53 128 ℳ und 214 787 (160 731) Arbeiterwochenkarten mit 2 577 444 (1 928 772) Fahrten und einer Einnahme von 217 429 (161 258) ℳ = + 56 171 ℳ verausgabt, die Militärbeförderung ergab 277 260 (204 376) ℳ = + 72 884 ℳ. Ferner ergab der Verkehr mit zusammenstellbaren Rundreiseheften auf 288 186 (265 942) Fahrscheinen 586 173 (526 266) = + 59 907 ℳ. Ausserdem wurden durch Englische Reiseagenten 25 542 (20 738) Billets mit 146 212 (131 439) = + 14 773 ℳ verkauft. Von der im ganzen auf rund 530 000 ℳ sich beziffernden Steigerung der Einnahme aus der Personenbeförderung entfallen somit rund 256 000 ℳ, also ungefähr die Hälfte, auf vorstehende Verkehre. Von den gesammten beförderten Personen wurden 136 569 (132 213) = + 3,29 pCt. in der I. Klasse, 1 532 761 (1 472 160) = + 4,12 pCt. in der II. Klasse, 9 759 445 (9 437 724) = + 3,41 pCt. in der III. Klasse, sowie 4 624 032 (3 445 675) = + 34,20 pCt. in ermässigten Klassen gefahren. Die Gesammtzahl der Reisenden belief sich auf 16 052 807 (14 487 781) = + 10,80 pCt.; von derselben entfallen auf die I. Klasse 0,85 (0,92) pCt., auf die II. Klasse 9,55 (10,16) pCt., auf die III. Klasse 60,80 (65,14) pCt. und auf die ermässigten Klassen 28,80 (23,78) pCt. Von sämmtlichen Reisenden wurden zusammen 347 221 311 (324 775 021 = + 6,91 pCt.) Personenkilometer zurückgelegt. Bei einer Vergleichung der kilometrischen Beförderung entfallen auf 1 km Betriebslänge 259 130 (gegen 248 179) = + 10 951 Personen und auf 1 Lokomotivnutzkm 32,95 (32,30) = + 0,65 Personen. Diese Steigerung des Verkehrs hat auch in der besseren Ausnutzung der Personenwagen Ausdruck gefunden. Letztere hat sich nämlich von 4,25 Personen auf die Achse im Vorjahre auf 4,30 Personen im Berichtsjahre gehoben.

Den lebhaftesten Verkehr bezw. grössten Billetabsatz zeigten die Stationen Mannheim mit 791 106 (gegen 655 688) Billets, Karlsruhe Bahnhof mit 714 074 (739 965), Heidelberg Bahnhof mit 672 484 (507 070) und Freiburg Bahnhof mit 515 743 (326 916) Billets; in dieser Anzahl sind auch die bei diesen Stationen verrechneten 230 428 bezw. 200 238 bezw. 297 713 und 153 664 Fahrscheine der Lokalzüge enthalten. Von der rund 23 Millionen Personenkilometer umfassenden Steigerung des Verkehrs entfallen 8 Millionen auf die Linie Mannheim-Konstanz, 3—4 Millionen auf die Linie Mannheim - Karlsruhe, Rheinbahn, 2 Millionen auf Durlach-Mühlacker und 1 Million auf Offenburg-Singen.

Von der 12 543 856 (12 014 539) ℳ betragenden Gesammteinnahme entfallen 8 110 271 (7 747 848) ℳ = + 4,68 pCt. auf den Binnenverkehr und 4 433 585 (4 266 691) ℳ = + 3,91 pCt. auf den direkten Verkehr. Hiernach ist der Binnenverkehr an der Steigerung der Einnahmen in etwas höherem Maasse betheiligt, als der direkte Verkehr, was seine Erklärung in der Ausdehnung des Verkehrs zu ermässigten Wagenklassen findet. Im direkten Verkehre sind es hauptsächlich der Verkehr mit zusammenstellbaren Rundreiseheften und die Verkehre mit der Main-Neckarbahn und Württemberg, sowie Militärtransporte gewesen, welche ein grösseres Erträgniss als im Vorjahre nachweisen. Auch das kilometrische Ergebniss aus der Personenbeförderung hat sich gehoben und zwar von 9 181 auf 9 361 ℳ = + 180 ℳ, obschon das Erträgniss der im Jahre 1887 neu hinzugetretenen, nur eine mässige Personenfrequenz nachweisenden Strecken Freiburg - Neustadt und Seckach-Walldürn weit hinter dem Durchschnittsergebniss zurückblieb.

Von der gesammten Bruttoeinnahme entfallen auf den Personenverkehr allein 32,29 (gegen 32,67) pCt.; ungeachtet der Steigerung der Einnahme aus dem Personenverkehr ist die prozentuale Ziffer, mit welcher die letztere an der Gesammteinnahme betheiligt ist, etwas herabgegangen, was darin seine Ursache hat, dass der Güterverkehr verhältnissmässig eine noch etwas stärkere Ausdehnung erfahren und dass ferner die Einnahmen aus sonstigen Quellen wesentlich höher als im Vorjahre gewesen sind.

An Gepäck, Expressgut und Milch wurden 18 323 (17 922) t = + 2,24 pCt. bezw. 7 477 (7 118) t = + 5,04 pCt. und 9 670 (8 405) t = + 15,05 pCt. befördert und dafür 714 006 (719 804) ℳ = — 0,81 pCt. bezw. 227 956 (207 171) ℳ = + 10,03 pCt. und 63 604 (56 466) ℳ = + 12,64 pCt. vereinnahmt. Dem geringen Rückgange der Einnahme aus dem Gepäckverkehr von 0,81 pCt. steht somit eine Zunahme des Erträgnisses aus der Personenbeförderung im Betrage von 4,41 pCt. gegenüber. Die hauptsächlich den Lokalzug-, Arbeiter- und Militärtransporten zufallende Verkehrserweiterung führt nicht in gleichmässiger Weise zu einer Steigerung des auf grösseren Strecken sich bewegenden Gepäcktransportes. Bei der Expressgut- und Milchbeförderung ist eine erfreuliche Zunahme zu konstatiren. Aus dem Traglastenverkehr wurden 3 579,50 ℳ vereinnahmt.

Für den Leichentransport wurden 17 996 (17 162) ℳ = + 834 ℳ und für 189 (193) beförderte Fahrzeuge 7 555 (8 750) = — 1 195 ℳ vereinnahmt. Im Viehverkehr kamen zusammen 757 887 (783 980) Stück = — 3,33 pCt. zur Beförderung, hieraus ergab sich eine Einnahme von 597 626 (596 116) ℳ = + 0,25 pCt.

Die Differenz zwischen dem Rückgange in der beförderten Stückzahl und der Mehreinnahme erklärt sich aus der Steigerung des Erträgnisses im Pferdetransport, auch die Einnahme aus dem Transport von Grossvieh hat sich gehoben, wogegen der Transport und die Einnahme aus dem Kleinviehverkehr etwas zurückgegangen ist. Ferner hat sich das Erträgniss aus dem Hundetransport um 967 M. (13 545 gegen 12 578 M.) gehoben.

Güterverkehr. Infolge der Eröffnung der Strecken Freiburg-Neustadt und Seckach-Walldürn hat sich die Zahl der für den Güterdienst eingerichteten Abfertigungsstellen um 13 erhöht. Ferner ist die bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Roth-Malsch auch für den Güterdienst eingerichtet worden und es waren nunmehr am Schlusse des Berichtsjahres 270 Güterstationen und zwar 259 für unbeschränkten Verkehr und 11 für beschränkten Verkehr im Betriebe. Durchschnittlich entfiel auf je 5,12 km Betriebslänge eine Güterstation. Die Anzahl der Güterwagen ist um 181 gedeckte und 129 offene Güterwagen vermehrt worden. Ungeachtet dieser erheblichen Vermehrung der Betriebsmittel hat sich doch zeitweise, infolge der fortgesetzten Erweiterung des Verkehrs, Mangel an Güterwagen gezeigt.

Von der Gesammtbeförderung von 5 952 516 (5 460 556) t = + 9,01 pCt. entfallen auf den Binnenverkehr 1 296 392 (1 182 541) t = + 9,63 pCt. und auf den direkten und Transitverkehr 4 656 124 (4 278 015) t = + 8,84 pCt.; von den zurückgelegten Tonnenkilometern entfallen 107 548 526 (98 056 575) tkm = + 9,68 pCt. auf den Binnenverkehr und 339 307 269 (312 394 700) tkm = 8,61 pCt. auf den den direkten und Transitverkehr. Von der rund 37 Millionen Tonnenkilometer betragenden Zunahme der Güterbeförderung entfallen auf die Strecke Mannheim-Konstanz rund 20 auf die Rheinbahn Mannheim-Karlsruhe 6, auf die Strecke Bruchsal-Bretten 2 und auf die Strecke Offenburg-Singen 3 Millionen Tonnenkilometer. Im übrigen nahmen auch die meisten übrigen Strecken mit theilweise erheblichen Beträgen an der Erweiterung des Verkehrs theil. Ein Rückgang von untergeordneter Bedeutung zeigte sich bei 7 Strecken. Von den Güterstationen haben 15 einen Jahresverkehr (Versand und Empfang zusammengenommen) von mehr als 50 000 t zu verzeichnen, darunter ragt, wie auch in den früheren Jahren, Mannheim mit einem Jahresverkehr von 1 423 775 (gegen 1 183 166) t ganz besonders hervor; bereits seit dem Jahre 1883 bewegt sich der Jahresverkehr dieser Station in den Grenzen von über 1 Million Tonnen.

Von den übrigen Stationen hat Basel 320 311 (343 575) t, Karlsruhe Bahnhof 225 347 (193 040) t, Heidelberg Bahnhof 200 051 (191 666) t und Freiburg Bahnhof und Wiehre 173 384 (168 650) t als Jahresverkehr zu verzeichnen. Von den Stationen mit einem Transport von unter 50 000 t weisen 17 (15) eine Beförderung zwischen 30 000 und 50 000 t, ferner 20 (18) eine solche von 20—30 000 t, 37 (34) Stationen eine solche von 10—20 000 t, 50 (49) Stationen eine solche von 5—10 000 t, 103 (99) Stationen eine solche von 1—5 000 t und 28 (26) Station eine Beförderung von unter 1 000 t nach. Hiernach hat sich sowohl die Zahl der Abfertigungsstellen mit einer Beförderung von 30—50 000 und von 20—30 000 t um je 2 Stationen und die mit einem Verkehr zwischen 10—20 000 t um 3 Stationen erhöht. Die Erhöhung der Zahl der Stationen mit einer Beförderung von unter 10 000 t hat ihre Ursache zum grössten Theile in dem Hinzutreten von Stationen, welche an den neueröffneten Strecken gelegen sind und daher nicht das ganze Jahr im Betriebe standen, bezw. erst im nächsten Jahre mit einem vollständigen Jahresergebniss erscheinen werden.

Die Zunahme des Erträgnisses aus der Güterbeförderung beziffert sich im ganzen auf rund 1 420 000 M. oder auf 7,08 pCt. der vorjährigen Einnahmen. Es wurden im ganzen 21 476 734 (20 056 824) M. vereinnahmt, davon entfallen 5 885 626 (5 520 975) M. = + 6,60 pCt. auf den Binnenverkehr, 14 989 088 (13 957 119) M. = + 7,39 pCt. auf den direkten und Transitverkehr und 602 020 (578 730) M. = + 4,02 pCt. auf Nebengebühren; die Steigerung beträgt demnach beim Binnenverkehre 365 000 M., beim direkten und Transitverkehre 1 032 000 M. und bei den Nebengebühren 23 000 M. Das Ergebniss des Güterverkehrs des Jahres 1887 überschreitet dasjenige des Vorjahres in der Einnahme um 7,08 pCt., in der Zahl der beförderten Tonnen um 9,01 pCt. und in den Tonnenkilometern um 8,87 pCt., die Steigerung der Einnahme ist demnach etwas hinter derjenigen des absoluten Gewichts der beförderten Güter, sowie hinter derjenigen der Tonnenkilometer zurückgeblieben, was in dem lediglich auf niedertarifirte Wagenladungsgüter entfallenden Anwachsen des Verkehrs seine Ursache hat. Von der Gesammtsumme der Einnahmen aus dem Güterverkehre entfallen auf 1 Bahnkm 15 909 (15 208) = + 701 M. und auf 1 zurückgelegtes Tonnenkilometer 4,81 (4,89) ₰ = — 0,08 ₰.

Finanzielle Ergebnisse. Die gesammte Bruttoeinnahme für Staats- und Privatbahnen betrug im Jahre 1887 38 844 530 (36 771 669) M. oder + 2 072 834 M. oder + 5,64 pCt., dagegen betrug die Betriebsausgabe 21 546 390 (22 771 440) M. oder — 1 225 050 M. = — 5,38 pCt. und es betrug der Einnahmeüberschuss 17 298 140 (14 000 256) M. oder + 3 297 884 M. = + 23,56 Prozent. Von der Bruttoeinnahme entfallen auf Personen-, Gepäck- und Hundebeförderung 34,28 (34,78) pCt., auf den Güterverkehr 58,23 (58,02) pCt. und auf sonstige Quellen 7,49 (7,20) pCt. Von der Gesammtausgabe von 21 546 390 (27 771 440) M. entfallen auf die allgemeine Verwaltung 7,74 (6,94) pCt., auf die Bahnverwaltung 23,31 pCt. (26,83) und auf die Transportverwaltung 68,95 (66,23) pCt. Die Gesammtausgabe betrug 55,47 (61,93) pCt. der Gesammteinnahme.

Im Jahresmittel betrugen die Baukapitalien, welche der Rentenberechnung zu Grunde gelegt sind, bei den Staatsbahnen 414 131 700 M., bei den Privatbahnen 10 311 410 M., zusammen 424 443 119 M. Durch die Einnahmeüberschüsse rentirten diese Anlagekapitalien zu 4,05 (3,32) pCt. bei den Staatsbahnen und mit 5,20 (5,01) pCt. bei den Privatbahnen, zusammen mit 4,08 (3,37) pCt.

Vom Badischen Antheile der Main-Neckarbahn beziffert sich das Baukapital im Jahresmittel auf 8 221 310 M., der Badische Antheil an den Einnahmeüberschüssen dieser Bahn beläuft sich auf 831 447 M. und rentirte daher das Anlagekapital zu 10,11 (gegen 9,13 pCt. im Vorjahre). Das in den Badischen Staatsbahnen und dem Badischen Antheile der Main-Neckarbahn angelegte Bruttokapital wurde durch die Ueberschüsse mit 4,17 (3,44) pCt. verzinst. Die Schulden für die Staatsbahnen, den Badischen Antheil der Main-Neckarbahn und die Bodensee-Dampfschifffahrt haben sich gegen das Vorjahr um 360 033 M. verringert.

Die zu Anfang des Jahres 1887 vorhandene Schuld von 334 599 009 M. wird durch die Einnahmeüberschüsse der Bahnen, der Bodensee-Dampfschifffahrt (mit 22 570 M.) und zuzüglich des der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse überlassenen Aversalantheils Badens an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung mit 390 030 M. zu 5,38 (gegen 4,41) pCt. verzinst.

Bauten. Der Bau der Bahnen zur Umgehung des Schweizergebietes im Badischen Oberlande von Leopoldshöhe nach Lörrach, von Schopfheim nach Säckingen und von Weizen nach Immendigen ist in Angriff genommen worden.

Badische Dampfschifffahrt auf dem Bodensee.

Die Anzahl der verausgabten Billets betrug im ganzen 212 373 (201 934) oder + 10 439 = 5,17 pCt., davon entfielen auf den I. Platz 68 490 und auf den II. Platz 143 883. An Personenkilometern wurden 2 696 141 (2 657 176) oder + 38 965 = + 1,47 Prozent geleistet. An Gepäck und Traglasten wurden 487 (564) t = — 77 t = — 13,61 pCt. und an Vieh zusammen 6 273 (7 469) = — 1 196 Stück befördert. Die Einnahme aus dem Personen-, Gepäck- und Viehverkehr ergab 181 633 (178 141) M. = + 3 492 M. oder + 1,96 pCt. Im Güterverkehr wurden 49 538 (34 239) t = + 15 299 t oder + 44,68 pCt. befördert und 1 784 513 (1 069 401) tkm = + 715 112 tkm oder + 66,87 pCt. geleistet. Die Einnahmen hierfür beliefen sich auf 105 836 (110 559) M. oder — 4 723 M.; einschliesslich der Einnahmen aus sonstigen Quellen beziffern sich die Gesammteinnahmen auf 289 819 (289 747) M. = + 72 M. Dagegen betrugen die Betriebsausgaben 267 248 (257 665) M. oder + 9 583 M. = + 3,72 pCt. Hiernach bezifferte sich der Einnahmeüberschuss auf 22 571 (32 082) M. = — 9 511 M. oder — 29,65 pCt. Die Einnahme des Berichtsjahres überschritt somit diejenige des Vorjahres nur unwesentlich. Dass die Betriebsausgabe um nahezu 10 000 M. in die Höhe ging, findet namentlich in den im Jahre 1887 vorgenommenen umfangreicheren Unterhaltungarbeiten für die Schiffe nebst Zubehör seine Erklärung. Diese Steigerung der Ausgaben hatte in Verbindung mit der im Berichtsjahre stattgehabten Erhöhung des Anlagekapitals um 71 177 M. ein Herabsinken der Rente und zwar von 2,57 pCt. im Vorjahre auf 1,76 pCt. im Berichtsjahre zur Folge.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse. Zu dieser Nachweisung hat die geschäftsführende Verwaltung den 1. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen. Die geschäftsführende Verwaltung hat zu dieser Zusammenstellung gleichfalls den I. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1300 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 1301 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Kombinirte Rundreisebillets.

Die „Nat.-Ztg." brachte jüngst einen Feuilletonartikel, in welchem in etwas phantastischer Weise als neues belustigendes Reisespiel für Eisenbahnreisende die Verwendbarkeit der zusammenstellbaren Rundreisebillets zu jeder beliebigen grösseren Reise nachzuweisen versucht wurde. Diesen Ausführungen gegenüber, welche zur Irreführung des Publikums über die Anwendbarkeit der zusammenstellbaren Rundreisebillets hätten führen können, hat die Königliche Eisenbahndirektion Berlin der „Nat.-Zeitung" folgende Zuschrift zugehen lassen: „Die Ausführungen in dem Artikel Ihrer Zeitung ‚die Kunst des Rundreisens' vom 17. März d. J. über die Verwendbarkeit der zusammenstellbaren Rundreisehefte zu direkten Reisen innerhalb des Vereinsgebietes mit bedeutender Ersparniss an den sonst hierfür zu entrichtenden Fahrgeldern könnten den Anschein erwecken, als ob es sich um Möglichkeiten zur Herstellung billigerer Fahrpreise auf den Eisenbahnen handele, welche den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bisher unbekannt geblieben seien. Dies ist indessen nicht der Fall. Die von dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingeführten zusammenstellbaren Rundreisehefte wurden ursprünglich nur zu einer innerhalb des Vereinsgebietes auszuführenden wirklichen Rundreise ausgegeben, so dass beispielsweise bei Fahrten nach der Schweiz oder Italien das Vereinsgebiet an demselben Punkte wieder betreten werden musste, an welchem es verlassen worden war. Um die hierdurch bei Reisen über das Vereinsgebiet hinaus entstehenden Erschwernisse zu beseitigen, wurde später nachgegeben, dass das Verlassen und das Wiederbetreten des Vereinsgebietes an verschiedenen Punkten erfolgen dürfe, dass also z. B. bei einer Reise in die Schweiz der Austritt in Basel und der Wiedereintritt in Lindau gestattet sein solle. Diese im Interesse des reisenden Publikums gewährte Vergünstigung, insonderheit in Verbindung mit der in dem nämlichen Interesse zugelassenen Erleichterung für verschiedene Wagenklassen gültige Fahrscheine einem und demselben Rundreisehefte einverleiben zu dürfen, ist so weittragend gewesen, dass die von dem Einsender des Artikels dargelegten Folgen haben eintreten können. Zur Beseitigung dieser nicht beabsichtigten Konsequenzen haben die Eisenbahnverwaltungen in ihrer letzten, im Juli des vergangenen Jahres abgehaltenen Generalversammlung Maassnahmen beschlossen, durch welche den hervorgehobenen Missständen in Zukunft vorgebeugt werden soll. Die Schwierigkeit lag bei dieser Beschlussfassung darin, die bestehenden Bestimmungen durch solche zu ersetzen, welche den berechtigten Wünschen des Publikums auf Benutzung von Auslandstouren auch fernerhin Rechnung tragen. Die neue Regelung ist dahin erfolgt, dass das Verlassen des Vereinsgebietes auch fernerhin an einzelnen Grenzpunkten zwar gestattet sein soll, dass aber der Wiedereintritt in dasselbe nur an den für jeden Austrittspunkt besonders bezeichneten anderen Punkten erfolgen darf. Diese Bestimmungen treten mit dem 1. Mai in Kraft."

Reform der Personentarife.

Die Münchener „Allg. Ztg.", welche der Generaldirektion der Bayerischen Staatsbahnen nahe steht, erklärt, letztere habe bis jetzt keinerlei Erhebungen über den muthmaasslichen Effekt einer Einführung des Reformtarifs von Dr. Engel veranstaltet. Die von der „Frankf. Ztg." bekannt gegebenen Zahlen (welche wir in voriger Nummer mittheilten) stellten sich lediglich als eine Ausrechnung des nach Dr. Engel zu erwartenden Resultates an der Hand der thatsächlichen Ergebnisse des Jahres 1886, und zwar unter Anwendung des von Dr. Engel selbst ad hoc erfundenen Schlüssels dar, wonach die bisherige Personenfrequenz in durchaus willkürlicher Gruppirung nach Zonen und Wagenklassen vertheilt und hiernach die zu erwartende Einnahme in konvenirender Höhe festzusetzen versucht wurde.

Februareinnahmen der Deutschen Eisenbahnen.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 34 764,24 Kilometer, folgendes: Im Februar d. J. (28 Tage) war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 31 Bahnen, mit zusammen 5 590,30 km, höher und bei 40 Bahnen, mit zusammen 29 173,94 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres (29 Tage). In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 51 Bahnen, mit zusammen 32 901,30 km, höher und bei 20 Bahnen, mit zusammen 1862,94 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 110 000 *M.* (15 155 100 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 4 500 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 98,71 km, so dass auf je 1 km 223 989 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 580 016 829 *M.* (305 516 550 *M.* Stammaktien, 79 381 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 195 118 629 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 792,09 km, so dass auf je 1 km 152 954 *M.* entfallen.

Eröffnet wurde am 1. Februar 1889 die Strecke Hoheneggelsen-Gr.-Gleidingen 16,90 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Fremdenverkehr nach Tirol.

Bei der gegenwärtigen Budgetberathung im Abgeordnetenhause wurde auf den mangelnden Fremdenverkehr nach diesem herrlichen Gebirgslande und auf die daraus für dessen Bevölkerung entstehenden Nachtheile von einem Steierischen Abgeordneten hingewiesen und für die ungesäumte Anlegung von Ergänzungs- und Lokalbahnlinien und Strassen lebhaft das Wort geführt.

In unseren Alpenländern gibt es Gegenden voll entzückender und gewaltiger Naturschönheiten, und wir haben in Tirol Gegenden — wir nennen nur das Stilfserjoch, das Suldener Thal, die verschiedenen Dolomitengruppen — die mit dem Herrlichsten, was die Schweiz bietet, kühn den Vergleich aushalten. Allein dem grossen Touristenverkehre, welcher die Schweiz alljährlich überzieht und diesem kleinen Lande aus der Fremdenindustrie allein einen Umsatz von 70 Millionen Francs liefert, sind unsere Gebirgsländer noch nicht erschlossen. Wo der Schienenstrang nicht vorhanden ist, beginnen die Schwierigkeiten und Unbequemlichkeiten der Kommunikationen und der Unterkunft. Die mangelnde Kapitalskraft dieser Länder wirkt lähmend auf die Unternehmungslust, und wo diese sich regt, findet dieselbe nicht das gleiche Entgegenkommen wie in der Schweiz. Welche Bedeutung die Errichtung guter Hotels für die Hebung des Fremdenverkehrs hat, zeigt ja der rasche Aufschwung, den das Puster- und das Ampezzothal genommen haben, seit in Toblach das Südbahnhotel besteht.

Für die Alpenländer ist die Entwickelung des Fremdenverkehrs und der dadurch bedingte Ausbau von Lokalbahnen eine Lebensfrage; aber die Engherzigkeit und Feindseligkeit der klerikalen Vertreter Tirols, welche von dem fremden Zufluss eine Schwächung des religiösen Sinnes der Bevölkerung fürchten, steht allen Bestrebungen zur Hebung ihrer materiellen Wohlfahrt entgegen.

Eintheilung der wehrpflichtigen Eisenbahnbediensteten in die Eisenbahnbetriebsformationen.

Vom K. K. Reichskriegs- bezw. K. K. Handelsministerium wurden die Bahnverwaltungen neuerlich angewiesen, dass diejenigen wehrpflichtigen Bediensteten, welche dem Ministerium behufs Eintheilung zu den Eisenbahnbetriebsformationen namhaft gemacht wurden, nicht in die Verzeichnisse über die im Mobilisirungsfalle dauernd oder zeitlich in ihren Anstellungen zu belassenden Wehrpflichtigen aufgenommen werden sollen. Für den Fall, als solche Bedienstete doch ausnahmsweise in die Befreiungsanträge mit einbezogen wurden und auf Grund derselben aus Versehen von der Einrückung zur Militärdienstleistung im Mobilisirungsfalle bleibend oder zeitlich befreit werden sollten, bleibt die Eintheilung in die Betriebsformationen unter allen Umständen doch aufrecht und ist die eventuelle Befreiung als ungültig zu betrachten.

Konvertirung von Geldschuldforderungen.

Das „R.-G.-Bl." publizirt das diesbezügliche (auch die Eisenbahnprioritäten betreffende) Gesetz. Gleichzeitig werden die von den Ministern der Justiz und der Finanzen im Verordnungswege festgesetzten Durchführungsbestimmungen zu diesem Gesetze verlautbart. Dieses Gesetz ist eine sehr erweiterte Erneuerung eines mit Ende 1888 abgelaufenen analogen Gesetzes. Da das neue erst später im Reichsrathe erledigt wurde, so haben seine meisten Artikel eine rückwirkende Kraft erhalten, welche am 1. Januar l. J. beginnt.

Die Eisenbahnpolitik der Ungarischen Regierung.

Durch die Einlösung der Pest-Fünfkirchener Eisenbahn macht die Verstaatlichung in Ungarn wieder einen ansehnlichen Fortschritt. Der Ungarische Kommunikationsminister hat nunmehr eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Pest und Fiume unter seiner unmittelbaren Leitung; es ist dies die Linie Pest-Dombovar-Zakany-Agram-Karlstadt-Fiume. Um diese

Route vollkommen leistungsfähig zu machen, hat die Ungarische Regierung in den letzten Jahren insbesondere auf der Donau-Draubahnstrecke Dombovar-Zakany grössere Investitionen vornehmen lassen. Was die Pest-Fünfkirchener Eisenbahn betrifft, so hatte der Ungarische Kommunikationsminister auch bisher einen sehr maassgebenden Einfluss auf die Tarife; aber diese Ingerenz genügte dem Minister nicht, da sie durch die Konzessionsurkunde immerhin begrenzt war. Minister Baross ging in seinen Bestrebungen, den Exportverkehr nach Fiume zu leiten, sehr weit; er setzte deshalb die Tarife auf der Linie Dombovar-Fiume immer tiefer herab, fand aber bei der Pest-Fünfkirchener Eisenbahn bei einer gewissen Grenze kein Entgegenkommen mehr, indem diese Unternehmung einer Reduktion ihrer Transportpreise unter das konzessionmässige Minimalmaass nicht zustimmen mochte. Nunmehr ist der Minister in seiner Tarifpolitik auf der Route Pest-Fiume vollkommen frei, und im Zusammenhalte mit dem nordöstlichen Netze der Ungarischen Staatsbahnen ergibt sich ein so grosser Eisenbahnorganismus, dass man wohl sagen kann, der Ungarische Minister besitze einen entscheidenden Einfluss auf den Verkehr und auf die Gestaltung der Transportpreise in Ungarn. Zwischen der Südbahn und der Ungarischen Regierung besteht für den Fiumaner Verkehr ein Kartell, das noch für zehn Jahre Gültigkeit hat, aber dieses Kartell hindert die Ungarische Regierung nicht, mit den Tarifen beliebig weit herunterzugehen. Das Netz der Ungarischen Staatsbahnen, einschliesslich der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen, umfasste bisher rund 3 500 km und erhält durch die Pest-Fünfkirchener Eisenbahn einen Zuwachs von 263 km. Das Erträgniss der Pest-Fünfkirchener Eisenbahn im Jahre 1888, welches noch den Aktionären zufällt, beziffert sich auf rund 14 fl. für die Aktie. Durch die Verstaatlichung der Pest-Fünfkirchener Eisenbahn werden auch verschiedene Rechtsverhältnisse zu den benachbarten Verkehrsunternehmungen berührt. Die Betriebsverträge, welche zwischen der Pest-Fünfkirchener Eisenbahn einerseits, der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn andererseits bestehen, sind kündbar, und falls die beiden letztgenannten Unternehmungen nicht auch verstaatlicht werden, ist es möglich, dass von diesem Kündigungsrechte Gebrauch gemacht wird. Der Garantievertrag für den Kohlentransport, welchen die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft für ihre Fünfkirchener Kohlenwerke mit der Pest-Fünfkirchener Eisenbahn abgeschlossen hat und der im Jahre 1895 abläuft, geht laut ausdrücklicher Vertragsbestimmung auf die Rechtsnachfolger über. Es ist mehrfach auch davon die Rede gewesen, dass Minister Baross die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn verstaatlichen werde. Diese Linie liegt zwar ausserhalb der Transitroute nach Fiume, aber diese Verstaatlichung ist ohne Opfer für den Staat möglich. Was die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn betrifft, so beginnt das Recht des Staates zur Einlösung derselben im April 1889. Diese Bahn ist ursprünglich als Staatsbahn gebaut worden, doch wurde das Kapital für den Bau auf Grund eines Uebereinkommens von der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft aufgebracht, und dafür erhielt die Schifffahrtsgesellschaft das Recht, die Bahn auf Konzessionsdauer für eigene Rechnung zu betreiben. Die Konzession dauert bis zum Jahre 1948. Falls der Staat von seinem im April 1889 beginnenden Rechte, die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn einzulösen, Gebrauch machen wollte, so hätte er den Buchwerth der Bahn als Kaufschilling zu bezahlen oder eventuell eine freie Vereinbarung über eine Ablösungsrente zu treffen. In der letzten Bilanz der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft war die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn mit 7,9 Millionen Gulden eingestellt. Für das Jahr 1887 wurde bei der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn ein Reinerträgniss ausgewiesen, welches nach Bestreitung der fünfprozentigen Zinsen des investirten Kapitals einen Ueberschuss von 1220 fl. ergab. Das Anlagekapital der Fünfkirchen-Barcser Bahn beträgt 7,2 Millionen Gulden, jenes der Pest-Fünfkirchener Eisenbahn 15,7 Millionen Gulden und besteht in beiden Fällen zur Hälfte aus Aktien, zur Hälfte aus Prioritäten.

Umtausch der Rudolfbahnaktien.

Am 5. Februar ist die sechsmonatliche Frist für den Umtausch der Rudolfbahnaktien gegen 4³/₄prozentige Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen abgelaufen. Wie nun verlautbart wird, blieben 7 399 Aktien ausständig. Die Besitzer dieser Aktien werden nun aufgefordert, diese innerhalb einer neuen sechsmonatlichen Frist, welche vom 11. März bis 10. September 1889 läuft, zum Umtausche zu präsentiren. Für jenen Theil, welcher nicht eingereicht werden sollte, wird nach Ablauf der neuen Frist der entsprechende Betrag in Staatsschuldverschreibungen gerichtlich hinterlegt werden.

Salztransport von Rumänien nach Serbien.

Die Anglo-Oesterreichische Bank als Pächterin des Serbischen Salzmonopols importirt jährlich etwa 100 000 Metercentner Salz aus Rumänien nach Serbien. Der Transport erfolgt auf der Donau und wurde bisher auf Grund eines Uebereinkommens von der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft besorgt. Dieses Uebereinkommen wurde in jüngster Zeit gelöst, und die Anglobank hat nunmehr einen mehrjährigen Pachtvertrag mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft abgeschlossen, welche speziell Kähne für diese Transporte auf der Donau baut.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat nachstehende Vorkonzessionen ertheilt: Der Firma Soenderop & Co. zum Bau einer von der Gemeinde Szèghòlom bis Vèstö führenden Vizinalbahn auf 6 Monate; dem Ferdinand Borostyani und Genossen zum Bau einer Vizinalbahn von Lugos bis Soborsin auf 1 Jahr; dem Karl Mandello zum Bau einer von der Station Vinczehely der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn ausgehenden, über die Gemarkung der Gemeinden Tamassi, Kongi, Szakcs und St. Galosker bis Mernye und von Tamassi abzweigenden, bis Felsö-Ireg führenden Vizinalbahn auf 6 Monate.

Beschränkung des Zugverkehres auf der Serbischen Strecke Nish-Pistovac.

Die auf dieser Strecke bisher täglich verkehrenden zwei Personenzüge werden, wie die Serbische Bahnverwaltung bereits in der diesjährigen internationalen Fahrplankonferenz angedeutet hat, wegen der geringen Anzahl von Passagieren auf je einen Zug täglich in beiden Richtungen reduzirt, wodurch eine jährliche Ersparniss von 1 Million Francs erzielt wird. Der Frachtenverkehr sowie die gegenwärtige Eilzugverbindung wird dadurch in keiner Weise beeinträchtigt.

Steiermark und die Tauernbahnfrage.

Der Klagenfurter Gemeinderath hatte den Beschluss gefasst, die Agitation betreffs der Tauernbahn auch auf Steiermark auszudehnen. Zu diesem Behufe richtete er an die interessirten Gemeindevertretungen Obersteiermarks die Aufforderung, sich ihrer erneuerten Petition wegen Herstellung der Linie Divacca-Laak, der Karawanken- und der Murbodenbahn (von einem Punkte der Rudolfbahnstrecke Friesach-Judenburg nach einem Punkte der früheren Giselabahn Selzthal-Bischofshofen) anzuschliessen. Dort hat man sich jedoch mit der komplizirten Tauernbahnfrage noch wenig abgegeben und hat sich das ganze Interesse auf die Bahnlinien Eisenerz-Vordernberg und Neuberg-Schrambach konzentrirt, von deren Vollendung ein wesentlicher Aufschwung der wirthschaftlichen Interessen des Landes erwartet wird. Die Klagenfurter Gemeindevertretung tritt betreffs der projektirten neuen Bahnverbindung zwischen Steiermark und Salzburg für die Führung der Trasse über Murau nach Tamsweg im Salzburgischen Lungau und weiter über den Radstädter Tauern nach Radstadt ein, doch wird in dem betreffenden Theile Obersteiermarks das Projekt der Trassenführung über Obervölz gewünscht.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die verhältnissmässige Erholung, welche auf dem Pariser Finanzmarkte wahrnehmbar ist, hat, unterstützt von dem äusserst niedrigen Zinsfusse, die Spekulation wieder auf Bahnwerthe gelenkt, nachdem das gegen ausländische Loose gerichtete Sperrgesetz bekannt wurde. In dem gesteigerten Verkehr der Eisenbahnen drückt sich ja doch die wirthschaftliche Lage eines Landes am deutlichsten aus und diese Steigerung hält in Oesterreich-Ungarn schon seit dem vorigen Jahre stetig an. Die mittlere Eisenbahnrente nimmt daher eine andauernde günstige Gestaltung. Es erhöhten sich sonach fast alle Bahnaktien wie Nordbahn (2536), Carl Ludwigbahn (204), Nordwestbahn (181,25), Elbethalbahn (206), Staatsbahn (243) und Südbahn (101). Ohne Geber war die Nachfrage für Aussig-Teplitz (—,—) sehr lebhaft, welche dieses Jahr eine Dividende von 20³/₇ pCt. bezahlt. Für Budapest-Fünfkirchen (205,25) ist fortwährender Begehr.

Bücherschau.

Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Von Ignaz Konta. Wien 1889.

Viel später als sonst ist die erste Abtheilung des 20. Jahrganges, welche die Zeit vom 1. Juli 1886 bis 30. Juni 1887, und zwar auch nur in einem Hefte von 17 Bogen erschienen. Dasselbe bespricht: Die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens während dieser Zeit, dann speziell die geschichtlichen, statistischen, Betriebs-, Verkehrs- und finanziellen Daten bezw. Vorkommnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-, der Süd- und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in der rühmlichst bekannten klaren anziehenden objektiven und in allen Punkten zuverlässigen Weise. Insbesondere ist dies von dem Kapitel über „Die Entwickelung des Eisenbahnwesens“ und vom letzten Kapitel über die K. K. Staatsbahnen hervorzuheben, in welchem die 39 Eisenbahnen

welche als ein Komplex von der K. K. Generaldirektion betrieben werden, eine erschöpfende Darstellung sowohl bezüglich ihrer Einzelheit als ihres Zusammenwirkens finden. Dasselbe ist auch bezüglich der Vorkommnisse der Fall, welche während der erwähnten Periode sämmtliche Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie berühren. Es werden darin die Fortschritte und Hemmnisse der Verstaatlichungsaktion, des Nebenbahnwesens, die Schaffung neuer staatlicher und privater Bahnlinien, die Militärgrenzbahnen, Veränderungen im äusseren Bestande der einzelnen Unternehmungen, Anschlüsse an ausländische Bahnen, die Herabminderung der Ausgaben, die Verzinsung des investirten Kapitals, die Konvertirungsthätigkeit, das Deutsche Gesetz über die Unpfändbarkeit der Eisenbahnen und so mehreres andere ausführlich behandelt. — Daneben sind die während der Berichtsperiode sowohl in Oesterreich als in Ungarn erlassenen Gesetze, Verordnungen und Kundmachungen über das Eisenbahnwesen in eingehender Vollständigkeit zugleich mit den vorgekommenen Organisationsänderungen bei den Aufsichtsbehörden beider Reichshälften entsprechend zusammengestellt.

Aus dieser flüchtigen Andeutung des Inhaltes wird wohl zu ermessen sein, welchen Umfang der ganze 20. Jahrgang dieses Werkes bilden wird, da in demselben ausser den Vollbahnen, von welchen bisher nur vier behandelt wurden, noch sämmtliche Lokal- und Vizinalbahnen Oesterreich-Ungarns zur Darstellung gelangen. Wer die Sammlung der einzelnen Jahrgänge überblickt und das dünne Bändchen des Jahres 1867, welche die Konta'sche Eisenbahnchronik Oesterreich-Ungarns einleitete, mit den immer stärker anwachsenden Lieferungen der folgenden Jahre vergleicht, der erkennt schon an diesen äusseren Umständen, welche Entwickelung das Eisenbahnwesen in den zwanzig Jahren genommen hat, die seit dem Erscheinen des ersten Büchleins verstrichen sind. Die immer grösser werdende Masse des Materials, die naturgemässe Bewegung bei den bestehenden Bahnen und der Zuwachs an neuen Linien haben das Unternehmen Konta's von Jahr zu Jahr schwieriger gestaltet, und es ist ihm allmählich geradezu unmöglich geworden, mit den Ereignissen Schritt zu halten. So kommt es, dass der eben eröffnete zwanzigste Band sich noch mit dem Stande vom Jahre 1886 beschäftigt, während sonst jeder neue Jahrgang die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres vorführte. Der Darstellung der Verhältnisse bei den einzelnen Bahnen geht stets ein Ueberblick über die Entwickelung des Eisenbahnwesens im grossen und ganzen voraus. Das Eisenbahn-Jahrbuch ist ein Nachschlagebuch ersten Ranges, welches den Fachmännern wie dem grossen Publikum geradezu unentbehrlich geworden ist. Wir möchten die vorliegende Besprechung mit dem Wunsche schliessen, dass es dem (übrigens noch als Oberbeamten der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen thätigen) Verfasser vergönnt sein möge, sein Werk noch durch viele Jahre fortzuführen, und dass alle Bahnverwaltungen ihn in diesem das gesammte Bahnwesen so nahe berührenden und unentbehrlich gewordenen Unternehmen kräftigst unterstützen.

Personalnachrichten.

Württemberg: Freiherr v. Varnbüler †.

Am 26. März d. J. ist der Württembergische Staatsminister a. D. Freiherr Karl v. Varnbüler im 80. Lebensjahre in Berlin gestorben. Er war vom Jahre 1864 bis zum Jahre 1870 Minister des Königlichen Hauses, der auswärtigen Angelegenheiten und der Verkehrsanstalten, 1845—1889 Abgeordneter der Ritterschaft in der Kammer der Abgeordneten, 1867—1870 Mitglied des Zollparlaments, 1872—1881 Mitglied des Reichstags usw. Freiherr v. Varnbüler studirte auf den Universitäten Berlin und Tübingen von 1827 bis 1831 die Rechte und Staatswissenschaften. Hierauf machte er grössere Reisen im Ausland, von 1839 an betrieb er die Landwirthschaft auf seinen Gütern Hemmingen und Höfingen, von 1849 bis 1853 leitete er eine grosse Maschinenfabrik in Wien. Freiherr v. Varnbüler war auch schriftstellerisch thätig. U. a. schrieb er in den siebziger Jahren eine Broschüre gegen den Ankauf der Eisenbahnen durch das Reich. Am Ende der siebziger Jahre war er für die Erhöhung der Zölle ungemein thätig, für die am 3. Januar 1879 zusammengetretene Zolltarifkommission wurde er vom Reichskanzler zum Vorsitzenden ernannt. Im Reichstag gehörte er der Deutschen Reichspartei als eines ihrer bedeutendsten Mitglieder an. Freiherr v. Varnbüler war ein Mann von umfassendster Bildung; mit einem eminenten Scharfblick und scharfen Verstand, sowie grosser Lebenserfahrung und Menschenkenntniss ausgestattet, besass er die Gabe, seine Gedanken in Worten und Schrift in lichtvoller Weise darzustellen. An der Entwickelung des Verkehrswesens, insbesondere der Eisenbahnen in seiner engeren Heimath, nimmt Freiherr v. Varnbüler einen hervorragenden Antheil.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover wird am 1. April d. J. der 4,4 km von Braunschweig und 3,4 km von Gross-Gleidingen entfernte Personen-Haltepunkt Broitzen eröffnet.

Gepäckabfertigung findet nur nach, nicht von Broitzen statt.

Berlin, den 28. März 1889. (793)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Der neue Bromberg-Sächsische Vieh- usw. Tarif wird nicht, wie unterm 16. Februar veröffentlicht, am 1. April, sondern voraussichtlich erst am 1. Mai 1889 zur Herausgabe gelangen.

Bis zum Erscheinen des neuen Tarifs bleiben die bisherigen Frachtsätze in Kraft.

Bromberg, den 26. März 1889. (794)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1887 nebst Nachträgen I und II ein neuer Tarif in Kraft, welcher umfangreiche Ermässigungen bisheriger Frachtsätze sowie die Einbeziehung neuer Stationen in den direkten Verkehr enthält. Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Stationen sowie bei dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben.

Berlin, im März 1889. (MG795)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Theil II des Lokal-Gütertarifs für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Bestimmungen und des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
2. Gebühren für Benutzung der Dampfkrahne in Neufahrwasser.
3. Anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Colberg und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.
4. Anderweite ermässigte bezw. neue Ausnahmetarife für Braunkohlen usw., Kies, Dextrin usw., Stückgüter zur Ausfuhr seewärts, gebrannte Steine und Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen.

Exemplare des Nachtrages 2 können durch Vermittelung sämmtlicher Billetexpeditionen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 20. März 1889. (796)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Gütertarifbuch für Berlin. Zu dem am 1. Mai 1888 herausgegebenen Eisenbahn-Gütertarifbuch für Berlin erscheinen für die Folge keine Nachträge mehr, da die in der Ankündigung des Nachtrags 4 unter b—f genannten verschiedenen Hefte am 1. April d. J. zur Ausgabe gelangen. Vom genannten Tage ab sind daher die Bestimmungen, Entfernungen usw. für den Verkehr zwischen sämmtlichen Deutschen Stationen einerseits und den Berliner Bahnhöfen, Ringbahnstationen und Anschlussstellen andererseits aus den betreffenden Tarifen, welche einzeln bei den bekannt gegebenen Dienststellen käuflich zu haben sind, zu ersehen. (797MG)

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Zum Lokal-Gütertarif vom 1. Juni 1886 kommt der Nachtrag 9 vom 1. April d. J. zur Ausgabe, welcher Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, Entfernungsberichtigungen und einen Ausnahmetarif für den Versand von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr enthält und von den Stationen zu beziehen ist.

Schwerin, den 27. März 1889. (798)
Die Direktion.

Berlin-Ostdeutscher- sowie Lokal-Gütertarif für den Direktionsbezirk Berlin. Am 1. April d. J. tritt zum Berlin-Ostdeutschen Gütertarif ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Haltestelle Imielin und neue Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II von Station Kobier des Direktionsbezirks Breslau, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Getreide von den Stationen Blumenhagen und Goldberg des Direktionsbezirk Berlin, endlich Berichtigungen bezw. Ergänzungen. Ausserdem gelangen am 1. April d. J. im diesseitigen Lokalverkehr ermässigte Frachtsätze für Getreide zwischen verschie-

denen Stationen des Bezirks Berlin einerseits und Cöpenick andererseits zur Einführung. Die bezüglichen Frachtsätze sowie Druckexemplare des Nachtrages werden auf Verlangen durch die betheiligten Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbüreau des Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, mitgetheilt.

Berlin, den 26. März 1889. (799MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Zum Mecklenburgischen Verbands-Gütertarif vom 15. Januar d. J. kommt der Nachtrag 1 vom 1. April d. J. zur Ausgabe, welcher Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, insbesondere einen Ausnahmetarif für den Versand von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr enthält.

Nachtragsexemplare sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Schwerin, den 26. März 1889. (800)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. Am 1. April d. J. kommt ein Nachtrag 22 zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; neue bezw. ermässigte Tarifentfernungen für Berlin (Hamburger Bahnhof), die übrigen Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, die Stationen Friedrichroda, Georgenthal, Ohrdruf und Waltershausen des Direktionsbezirks Erfurt und die Stationen der Kerkerbach-Eisenbahn; ferner ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Eisenerze usw.) des Ausnahmetarifs 2 für Eisen und Stahl und neue Frachtsätze für die Stationen Biebrich und Biebrich-Mosbach.

Frankfurt a/M., den 27. März 1889. (801)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Am 1. April d. J. kommt ein Nachtrag III zum Gütertarife zur Ausgabe.

Derselbe enthält eine Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen; theilweise ermässigte Tarifentfernungen für die Stationen Bettmar, Broistedt, Garbolzum und Hoheneggelsen des Direktionsbezirks Hannover; theilweise erhöhte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Beelitz, Belzig, Brück, Drewitz, Michendorf, Nordhausen und Wiesenburg i. Brdbrg. des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie die Stationen Bremerhafen und Geestemünde des Direktionsbezirks Hannover; theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Warstein-Lippstadter Eisenbahn; Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Farge-Vegesacker Eisenbahn; Aenderung der Artikelbezeichnung für den Ausnahmetarif für Holz; einen Ausnahmetarif für Staubkalk und Mergel zum Düngen und einen Ausnahmetarif für Stückgüter, welche zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern bestimmt sind. (802)

Frankfurt a/M., den 27. März 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Der im Nachtrag VII zum Gütertarif Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.) enthaltene Ausnahmetarif Nr. 12 für den Versand von Frachtstückgütern zur überseeischen Ausfuhr über Deutsche Häfen findet nur Anwendung nach den Hafenstationen Emden Leer, Norden und Papenburg.

Frankfurt a/M., den 26. März 1889 (803)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Tarifheft 4. Am 1. April d. J. treten für Roheisen in Wagenladungen von 10 000 kg nach Pfeddersheim folgende Sätze für 1 000 kg in Kraft:

ab Athus	. . . .	6,91 *M.*
„ Rodingen	. . .	6,81 „
„ Rodingen Grenze		6,91 „
„ Steinfort	. . . .	6.92 „

Die Verkehrsleitung erfolgt:

ab Steinfort über Bettingen	Völklingen-
„ den übrigen Stationen	Bexbach-
über Esch	Harxheim

Köln, den 27. März 1889. (804)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr zwischen Sächsischen Stationen einerseits und Belgischen Stationen andererseits. Mit Gültigkeit vom 1. April 1889 gelangt ein Reexpeditionstarif für die Beförderung von Gütern zwischen Sächsischen Stationen einer- und Belgischen Stationen andererseits über Herbesthal zur Einführung. Derselbe weist gegenüber den seitherigen Frachtsätzen bezüglich der Deutschen Strecken bis Herbesthal Frachtermässigungen nach, weil den bezüglichen Entfernungen die seitherigen Brückenzuschläge für die Rheinübergänge etc. nicht mehr eingerechnet sind.

Am gleichen Tage wird auch ein Kilometerzeiger für die Uebergänge Aachen, Aachen-Bleyberg und Dalheim usw. in Kraft gesetzt, welcher gleichfalls infolge des Wegfalls der Brückenzuschläge abgekürzte Entfernungen enthält.

Wegen Anwendung der Reexpeditionssätze ist das Nähere bei den betheiligten Güterexpeditionen sowie bei dem Tarifbüreau der unterfertigten Direktion zu erfahren.

Köln, den 30. März 1889. (805)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Aenderung des Ausnahmetarifs für Holz. Vom 15. Mai d. J. ab wird im Lokalverkehr des Direktionsbezirks Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn) in den Staatsbahn-Güterverkehren Elberfeld-Altona, Berlin, Bromberg, Magdeburg und Oberhessen sowie im Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn die durch den Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April d. J. ab für den Artikel „Holzstoff des Spezialtarifs II" eingeführte Einschränkung auch auf den dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz des Spezialtarifs II zugewiesenen Artikel „Holzstoff" ausgedehnt, sodass vom genannten Tage ab nur noch „Holzstoff (geschliffener) für Papier- und Pappenfabrikation" zu den Gütern des Ausnahmetarifs gehört.

Elberfeld, 25./3. 89. (806)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Zu dem Gütertarif für den Nord-Ostsee-Eisenbahnverband ist der Nachtrag 2, gültig vom 1. April d. J. ab, soweit nicht ein anderer Zeitpunkt in demselben bezeichnet ist, erschienen, welcher u. a. enthält: Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw., anderweite gekürzte Entfernungen für verschiedene Verkehrsziehungen, Einführung eines Ausnahmetarifs für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, nach den Seehafenstationen der Verbandsverwaltungen zur Auflieferung gelangen, Einführung eines Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien, Einführung eines Ausnahmetarifs für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie sonstige, bereits veröffentlichte Aenderungen und aussserdem Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst mit dem 15. Mai d. J. zur Geltung.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — von den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich zu beziehen.

Altona, den 27. März 1889. (807)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokal-Güterverkehr. Zum Tarif für den obengenannten Verkehr vom 1. August 1883 tritt mit dem 1. April d. J. der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält u. a.:

1. die Bestimmung, dass an Sonn- und Festtagen die Annahme und Auslieferung des zoll- und steuerfreien Eilgutes, sowie des eilgutmässig zu befördernden Stückgutes in Lübeck hinfort von 7 bis 8½ Uhr Vorm. und von 11 Uhr Vorm. bis 1½ Uhr Nachm. erfolgt,
2. einen neuen Ausnahmetarif für Frachtstückgüter, welche zum Versand seewärts nach ausserdeutschen Ländern bestimmt sind.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Stationen und in unserem Verwaltungsbüreau hierselbst zu haben.

Lübeck, den 28. März 1889. (808)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der Lübeck-Büchener und Stationen der Eutin-Lübecker Eisenbahn. Zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der Eutin-Lübecker Bahn vom 1. April 1878 tritt mit dem 1. April d. J. der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält u. a. einen neuen Ausnahmetarif für Frachtstückgüter, welche zum Versand seewärts nach ausserdeutschen Ländern bestimmt sind.

Exemplare des Nachtrags sind in unserem Verwaltungsbüreau zu haben.

Lübeck, den 28. März 1889. (809)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Güterverkehr. Für die Zeit vom 1. April bis 12. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg, Reval, Riga und Libau loco und nach Moskau via St. Petersburg gelangen, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 28. März 1889. (810)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. In Heft I und II des Verbands-Gütertarifs vom 1. Mai 1887 ist mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. in dem Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 4 bez. 2 für die Beförderung von Wolle hinter dem Artikel „Wolle aller Art“ einzuschalten: „(ausgenommen Kammzug)“.

Dresden, am 27. März 1889. (811)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 16. Februar d. J. wird veröffentlicht, dass der neue, vom 1. April d. J. ab gültige Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Norddeutsch-Sächsischen Verbande erschienen und bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen ist.

Dresden, am 27. März 1889. (812)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Sächsischer Verbandsverkehr. Unter Bezugnahme auf die unterm 12. und 16. Februar d. J. erlassenen, die Einführung neuer Tarife für den Berlin-Sächsischen Verbandsverkehr betreffenden Bekanntmachungen wird veröffentlicht, dass sowohl der Gütertarif, als auch der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erschienen ist und beide, vom 1. April d. J. ab geltende Tarife bei den betheiligten Güter- und Eilgutexpeditionen käuflich zu erlangen sind.

Dresden, am 27. März 1889. (813)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgütertarifs die Nachträge II und V in Kraft.

Letztere, welche bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen sind, enthalten die bereits in unserer Bekanntmachung vom 13. Februar d. J. erwähnten, den Verkehr mit Bremen, Hamburg usw. betreffenden Tarifänderungen und ferner Kontrolvorschriften über die Anwendung der für den Fall der Ausfuhr von Wagenladungsgütern durch die Klassifikation des Deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I, oder durch besondere Ausnahmetarife gewährten Frachtsätze bei Ausfuhr über See. Sie enthalten weiter eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs für Holz usw. des Spezialtarifs II. Endlich ist in dieselben ein neuer Ausnahmetarif aufgenommen für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung, seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen.

Dresden, am 27. März 1889. (814)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngüterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. April d. J. treten zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 8 und zu dem zugehörigen Anhange von demselben Tage der Nachtrag 6 in Kraft. Diese Nachträge enthalten ausser mehreren schon früher durchgeführten und veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes und des Anhanges eine ergänzte Fassung des Ausnahmetarifs für Holz, anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter und einen neuen Ausnahmetarif für den Versand von Frachtstückgütern zur Ausfuhr über Deutsche Seehäfen nach ausserdeutschen Ländern.

Exemplare der Nachträge können von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Magdeburg, den 27. März 1889. (815)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. n. Mts. ab wird die Station Bunnen für Güter des Spezialtarifs III in den direkten Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Hannover und Köln (rechtsrh.) sowie der in diese Verkehre mit aufgenommenen Privatbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Oldenburg, den 26. März 1889. (816B.W.)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, sowie Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 1. April d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Lokal- und direkten Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt, der Saal-, Weimar-Geraer, Werra-, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer, Dahme-Uckroer, Eisenberg-Crossener und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn in Kraft.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. der Gütertarif für den Lokal- und direkten Verkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt usw. vom 1. Oktober 1885,
2. der Lokaltarif der Dahme-Uckroer Eisenbahn vom 31. Juli 1886 hinsichtlich der Abtheilung für den Güterverkehr,
3. der Gütertarif für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Dahme-Uckroer Eisenbahn andererseits vom 1. Oktober 1887; die dafür an die Stelle getretenen neuen Sätze in den verschiedenen direkten Verkehren sind in den bezüglichen direkten Staatsbahntarifen enthalten,
4. der Lokaltarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn vom 20. September 1887 hinsichtlich der Abtheilung für den Güterverkehr,

nebst den hierzu erschienenen Nachträgen.

Durch den neuen Tarif kommen, und zwar vom 15. Mai d. J. ab die im Verkehr zwischen den Stationen der früheren Berlin-Anhaltischen und der grösste Theil der im Verkehr zwischen den Stationen der früheren Thüringischen Eisenbahn bestanden habenden Ausnahmefrachtsätze für Steine, gebrannte und rohe usw., Luftsteine, Kies, Sand und Schiefer sowie für Erde zur Aufhebung.

Der am 1. Januar d. J. eingeführte Ausnahmetarif für Pflaster- und geschlagene sowie für gebrannte Steine im Verkehr nach den Berliner Staatsbahnhöfen und Ringbahnstationen wird von dieser Aufhebung nicht berührt. Ebenso werden und zwar vom 1. Oktober d. J. ab einzelne der bestehenden Ausnahmesätze für Braunkohlen aufgehoben.

Der neue Tarif enthält neben anderen Ermässigungen einen auf einheitlicher Grundlage berechneten Ausnahmetarif für Kies im Verkehr von den betreffenden Versandstationen nach sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.

Die in dem neuen Tarife für Lichtenfels (Werrabahn) enthaltenen Frachtsätze finden auch für Lichtenfels (Bayerische Staatsbahn) insoweit Anwendung, als der Thüringisch-Bayerische Tarif direkte Frachtsätze für Lichtenfels (Bayerische Staatsbahn) enthält.

Der Tarif ist vom 1. April d. J. ab bei den Abfertigungsstellen zum Preise von 2,50 M. für das Stück käuflich zu haben.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Erfurt, den 26. März 1889. (817)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. treten die VI. Nachträge zu den vom 1. März 1886 ab gültigen Staatsbahngütertarifen Hannover-bezw. Oldenburg-Breslau in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen der Strecken Bremen-Bremerhafen, -Ottersberg und -Eystrup, sowie für Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen, ferner Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk (Kalkasche) und Mergel zum Düngen, sowie für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 23. März 1889. (818)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn andererseits. Am 1. April d. J. tritt zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält eine neue Fassung des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II, anderweite bezw. neue Frachtsätze für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen und Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter.

Exemplare dieses Nachtrags sind von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Magdeburg, den 25. März 1889. (819)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Station Mergentheim ist vom 1. April d. J. ab in den direkten Güterverkehr des Westdeutschen Verbandes aufgenommen. Näheres ist in den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 25. März 1889. (820)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Verkehr Basel-Bad. Bahnhof-Mittel- und Westschweiz gültigen Schweizerischen Ausnahmetarif für Torf vom 1. Dezember 1886 ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der I. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen und wird von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 25. März 1889. (821)
Generaldirektion.

Fortsetzung der amtl. Bekanntm. S. I.

Beiblatt zu Nr. 25 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 30. März 1889.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 tritt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag 29 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 25. März 1889. (822)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Durch den am 1. April d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XII gelangen neue Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen, sowie Bier-Ausnahmefrachtsätze für die Station Soldau i. Ostpr., ferner ein neuer Ausnahmetarif für Frachtstückgüter mit der Bestimmung seewärts zur Ausfuhr über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern zur Einführung. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 26. März 1889. (823)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

a) Berlin - Norddeutscher Gütertarif. b) Berlin - Westdeutscher Gütertarif. c) Berlin-Mitteldeutscher Gütertarif. Am 1. April d. J. treten unter den obigen Bezeichnungen drei besondere Tarife in Kraft, welche direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen untereinander und mit den Stationen der nachbenannten Eisenbahnverwaltungen enthalten:

Zu a) der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona (mit Einschluss der Kreis Oldenburger Eisenbahn), Hannover (mit Einschluss der Hoyaer, Warstein-Lippstadter und Farge-Vegesacker Eisenbahn), der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn, sowie der Centralverwaltung für Sekundärbahnen, H. Bachstein in Berlin (Mecklenburgische Südbahn), des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Eutin-Lübecker, Gnoien-Teterower, Güstrow-Plauer, Kiel-Flensburger, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich Franz, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Prignitzer Eisenbahn, Schleswig - Holsteinischen Marschbahn, Unterelbeschen, Westholsteinischen, Wismar - Karower, Wismar - Rostocker und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Zu b) der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn), Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.), sowie den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten - Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn.

Zu c) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt sowie der Arnstadt-Ichtershausener, Dahme-Uckroer, Eisenberg-Crossener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Saal-, Weimar-Geraer, Weimar-Berka-Blankenhainer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden) und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt am Main, sowie der Hohenebra-Ebeleber und Kerkerbachbahn, der Oberhessischen Eisenbahn, des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg sowie der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn, Halberstadt - Blankenburger, Neuhaldensleber, Osterwieck - Wasserleber und Stendal-Tangermünder Eisenbahn.

Der Berlin - Westdeutsche Gütertarif enthält für den Verkehr zwischen Berlin-Hamburger Bahnhof einerseits und einzelnen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld andererseits geringfügige Erhöhungen, welche jedoch im vorliegenden Tarife sowie im Staatsbahntarife Elberfeld - Altona erst am 15. Mai d. J. in Kraft treten. Bis dahin gelten für diese Stationsverbindungen die bisherigen Frachtsätze des Staatsbahntarifs Elberfeld-Altona vom 15. Januar 1889.

Druckexemplare der Tarife können durch die Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen, sowie von dem Auskunftsbüreau der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich bezogen werden.

Berlin, im März 1889. (824MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die in dem vorgenannten Verbande bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Eisenerz usw. für den Verkehr von der Station St. Ingbert der Pfälzischen Eisenbahnen nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrhein.), Köln (rechtsrhein.), Elberfeld und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn werden vom 15. Mai d. J. ab um je 0,03 *M* für **100 kg** erhöht.

Köln, den 23. März 1889. (825)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

An Stelle der im Bayerisch-Württembergischen Gütertarife vom 1. April 1886 enthaltenen bisherigen Frachtsätze für Crailsheim und Ulm, Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, treten die für die gleichnamigen Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen im Bayerischen Lokaltarife vom 1. November 1888 gültigen Frachtsätze und zwar, insoweit Ermässigungen eintreten, mit sofortiger Wirksamkeit, insoweit Erhöhungen eintreten mit Wirksamkeit vom 15. Mai l. J.

München, den 24. März 1889. (826)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Zum **Hamburg-Mecklenburgischen Verbands - Gütertarif** vom 15. April 1888 kommt der Nachtrag 3 vom 1. April d. J. zur Ausgabe, welcher Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, Entfernungsänderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere einen Ausnahmetarif für den Versand von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr, enthält.

Nachtragsexemplare sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Schwerin, den 26. März 1889. (827)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr Köln (rechtsrh.) usw. - Oberhessen. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag III zum Gütertarife vom 1. September 1887 in Kraft. Derselbe enthält neben anderen Aenderungen und Ergänzungen einen Ausnahmetarif für den Versand von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr.

Abdrücke sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. März 1889. (828)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Lokalverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona, Staatsbahnverkehr Altona - Breslau, -Bromberg, -Frankfurt a/M., -Magdeburg. Vom 1. April d. J. ab wird das Verzeichniss der dem Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II angehörenden Artikel nach Maassgabe des mit dem gleichen Zeitpunkte in Kraft tretenden Nachtrags III des Deutschen Eisenbahn - Gütertarifs, Theil I, theilweise abgeändert bezw. ergänzt. Bis zum Erscheinen der entsprechenden Tarifnachträge ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen bezw. die Auskunftsstelle in Hamburg auf Verlangen über die eintretenden Aenderungen Auskunft.

Altona, den 26. März 1889. (829)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. April 1889 tritt zu dem Staatsbahn-Gütertarife Bromberg - Hannover der zehnte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmun-

gen zum Betriebsreglement und den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger
a) neue Entfernungen für die Stationen Gultowy, Kruschwitz, Rozniaty, Runowo und Wongrowitz des Bezirks Bromberg,
b) anderweite theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Berlin Ostbahnhof, Lichtenberg-Friedrichsfelde und Montwy des Bezirks Bromberg,
c) bereits früher veröffentlichte Tariferhöhungen im Verkehr mit Bremen und einzelnen vor und hinter Bremen belegenen Stationen des Bezirks Hannover, der Hoya-Eystruper und der Unter-Elbeschen Eisenbahn,
d) ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie für den Versand von Stückgütern zur Ausfuhr über See.

Druckstücke dieses Nachtrages sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 21. März 1889. (830)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1889 tritt der Nachtrag II zum **Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif** in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Stationen Danzig Weichselbahnhof und Berthelsdorf, ermässigte Getreide- und Holz-Ausnahmefrachtsätze, sowie den Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien enthält.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Billetexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 22. März 1889. (831)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Gütertarif. Am 1. April d. J. gelangte zum diesseitigen Lokal-Gütertarife ein Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen des Gebührentarifs für die zollamtliche Abfertigung durch Agenturen der Russischen Eisenbahnen, Ergänzung des Tarifs für Haltestellen, der Stations-Tariftabellen, des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II und des Kilometerzeigers durch Aufnahme von Imielin, anderweite Fassung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 für Holz, Aufnahme des Ausnahmetarifs für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und Berichtigungen. Die Bestimmung auf Seite 26 unter D III 3 e des Haupttarifs ist dahin ergänzt worden, dass in gleicher Weise wie von Neuberun auch ab Oswiecim für die Beförderung von Milch im Abonnement nach der Haltestelle Schoppinitz O. S. E. der Frachtsatz für Schoppinitz R. O. U. E. zur Anwendung gelangt.

Auf 1. April d. J. tritt ferner ein Nachtrag I zum Lokal-Kohlentarife in Kraft, welcher Frachtsätze für die Haltestelle Imielin sowie Berichtigungen enthält.

Exemplare dieser Nachträge können, soweit der Vorrath reicht, durch die Stationskassen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 24. März 1889. (832)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 1. April 1889 treten ermässigte Tarifkilometer bezw. Tarifsätze für die in den Direktionsbezirk Erfurt übergehenden Stationen Friedrichroda, Waltershausen, Georgenthal und Ohrdruf, ferner Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen für Zink usw., Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie für Eisenerze und Schlacken usw. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. März 1889. (833)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälich-Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. tritt zu Heft 1. 2 und 3 des Gütertarifs vom 1. April 1888 je ein N a c h t r a g II in Kraft.

Durch diese Nachträge, welche bei den Verbandsbahnen zu erlangen sind, werden unter anderem neue Entfernungen für einige Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie ein neues Waarenverzeichniss für den Ausnahmetarif 1 A (Holz usw.) und geänderte Bestimmungen über die Frachtberechnung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter zur Einführung gebracht. Ausserdem wird in das Tarifheft 1 die Station B e y e n b u r g des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld einbezogen.

Ferner enthält der Nachtrag II zum Tarifheft 3 einen neuen A u s n a h m e t a r i f für den Versand von S t ü c k g ü t e r n, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung, s e e w ä r t s über D e u t s c h e H ä f e n n a c h a u s s e r d e u t s c h e n L ä n d e r n verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen.

Insoweit die in den Nachträgen enthaltenen Aenderungen Erhöhungen in sich schliessen, bleibt die s e i t h e r i g e F r a c h t b e r e c h n u n g noch bis zum 15. M a i d. J. in Wirksamkeit.

Dresden, am 25. März 1889. (834)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im **Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Güterverkehr** kommen am 1. April d. J. direkte Frachtsätze zwischen Alexandrowo und den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn, sowie einige Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen und Tarifbestimmungen zur Einführung.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Cüstrin II., den 27. März 1889. (835)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
zugleich für die übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass - Lothringen). Am 1 April d. J. kommt der Nachtrag IV zu Theil II zur Einführung. Der Nachtrag enthält neben Berichtigungen des Haupttarifs ermässigte Frachtsätze für Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und der Hessischen Ludwigsbahn.

Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen und der Drucksachenkontrole der diesseitigen Verwaltung zum Preise von 0,40 ℳ bezogen werden.

Strassburg, den 20. März 1889. (836)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn - Güterverkehr Köln (rechtsrh.) usw. - Bromberg usw. Am 1. April 1889 tritt der Nachtrag 9 zum Gütertarife vom 1. Oktober 1885 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, ferner die Ausnahmetarife für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und für Frachtstückgüter, welche zur überseeischen Ausfuhr über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern zur Auflieferung gelangen, sowie Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu 40 ₰ für das Stück zu haben. (837)

Köln, den 25. März 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Steinkohlen- usw. Verkehr. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 1. April 1888 für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Briquets in geschlossenen Sendungen von 200 000 bis 300 009 kg im Verkehre von Stationen des Ruhrreviers, einschliesslich Homburg, nach Stationen der Grossen Belgischen Central-Eisenbahn über Dalheim werden vom 1. April dieses Jahres ab d u r c h w e g um je 2 Frcs. für 10 000 kg e r m ä s s i g t. (838)

Köln, den 24. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. ab wird in den Güterklassifikationen zu den Rheinisch - Westfälisch- und Deutsch-Belgischen Gütertarifen aus der Position „Wolle aller Art“ bezw von der Tarifirung nach Spezialtarif I der Artikel „K a m m z u g“ ausgeschlossen. Derselbe gehört von dem gedachten Tage an zu den Gütern der Allgemeinen Wagenladungsklassen. (839)

Köln, den 23. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Berlin. Ab 1. April d. J. kommt Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält Aenderung und Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften, Aufnahme der Haltestellen an der Neubaustrecke Fulda-Tann, anderweite Entfernungen für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, und Aenderung der Ausnahmetarife Braunkohlen, Blei, gebrannte Steine im Verkehr mit den genannten Bahnhöfen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Frankfurt a/M., den 22. März 1889. (840)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. April d. J. ab werden die dem Rheinisch - Niederdeutschen Eisenbahnverbande angehörenden Stationen der Güstrow-Plauer, der Gnoien-Teterower, der Wismar-Rostocker und der Wismar-Karower Eisenbahn in den vom 1. November 1888 ab gültigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren einbezogen.

Köln, den 24. März 1889. (841)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Frankfurt a/M.-Oldenburg. Ab 1. April d. J. kommt Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement“ und „Besonderen Tarifvorschriften“, theilweise abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Oldenburgischen Stationen im Verkehre mit den Stationen der Strecke Drewitz bis Wiesenburg, Einführung eines Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien, Aenderung des Artikelverzeichnisses für den Holzausnahmetarif und Kontrolvorschriften für Frachtstückgüter und Wagenladungsgüter zum Export.

Die betheiligten Expeditionen ertheilen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 22. März 1889. (842)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. kommen für die Staatsbahnverkehre Hannover-Oldenburg und Hannover- bezw. Oldenburg-Erfurt die Tarifnachträge 5 bezw. 12 und 11 zur

Einführung, welche u. a. den Ausnahmetarif für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr enthalten. Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 24. März 1889. (843)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Infolge Aenderung der Güterklassifikation in Theil I des Deutschen Eisenbahngütertarifs erhält mit Wirkung vom 1. April d. J. das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 1 des internen Badischen Gütertarifs sowie des Tarifs für den direkten Güterverkehr zwischen den Badischen Stationen einerseits und den Badischen Uferstationen des Bodensees andererseits eine geänderte Fassung.

Eine materielle Aenderung erwähnten Ausnahmetarifes wird hierdurch nicht herbeigeführt. Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Karlsruhe, den 23. März 1889. (844)
Generaldirektion.

Am 1. April d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, der Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft.

Durch diesen Tarif werden die nachgenannten Tarife nebst Nachträgen aufgehoben und zwar:

a) der Gütertarif für den Staatsbahn-Verkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen vom 1. März 1886;
b) der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg vom 1. Januar 1887 hinsichtlich der Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Artern, Griefstedt, Gr.-Rudestedt, Heldrungen, Leubingen, Oberröblingen a. d. H, Sömmerda (Staatsb.) und Stotternheim;
c) der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Berlin vom 1. Juli 1885 hinsichtlich der Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Baruth, Brenitz-Sonnewalde, Clasdorf, Dobrilugk-Kirchhain, Drahnsdorf, Golssen, Mahlow, Marienfelde, Rangsdorf, Uckro-Luckau, Wendisch-Drehna und Zossen.

Der neue Tarif hat vielfache Ermässigungen, aber auch einige Erhöhungen der jetzt bestehenden Frachtsätze im Gefolge.

Die Erhöhungen gelangen erst mit dem 15. Mai d. J. zur Wirksamkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, bei welchen auch der Tarif zum Preise von 2,50 ℳ kauflich zu haben ist.

Köln, den 30. März 1889. (845)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. April d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft.

Durch denselben wird der Gütertarif für den genannten Verkehr von 1. Januar 1887 nebst Nachträgen aufgehoben.

Der neue Tarif hat vielfache Ermässigungen der jetzt bestehenden Frachtsätze, aber auch einzelne Erhöhungen derselben im Gefolge.

Die Erhöhungen gelangen erst mit dem 15. Mai d. J. zur Wirksamkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, bei welchen auch der Tarif zum Preise von 1,75 ℳ käuflich zu haben ist.

Köln, den 30. März 1889. (846)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit dem 1. April 1889 tritt zum Verbandsgütertarif zwischen Stationen des Bezirks Bromberg und den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Station Heiligenbeil, den Ausnahmetarif für Stückgüter zur Ausfuhr seewärts und früher schon veröffentlichte Tarifänderungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Billetexpeditionen der Verbandsstationen zu beziehen.

Bromberg, den 22. März 1889. (847)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarif Altona-Frankfurt a/M. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlen-Koks und Braunkohlen-Briquets bei Auflieferung in Ladungen von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen von Schlettau und Teutschenthal nach Berlin (Hamburger Bahnhof) ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Altona, den 23. März 1889. (848)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Zum 1. April d. J. treten die Nachträge XXIII zum Gütertarifheft Nr. 1 und XXI zum Gütertarifheft Nr. 2 des Staatsbahntarifs Frankfurt a/M.-Erfurt in Kraft Dieselben enthalten anderweite Tarifkilometer für die Stationen Berlin Anh.-Dresd. Bhf., Friedrichroda, Waltershausen und neue Tarifkilometer für die Stationen Georgenthal und Ohrdruf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Tarifsätze für die neu einbezogenen Stationen der Kerkerbach-Eisenbahn, anderweite Fassung der Nomenklatur bezw. der Bestimmungen für die Ausnahmetarife für Holz usw. des Sp.-T. II und für bestimmte Stückgüter, theilweise Ermässigung der Ausnahmetarifsätze für Blei usw., Braunkohlen usw. und gebrannte Steine, sowie Einführung eines Ausnahmetarifs für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsgüterexpeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 23. März 1889. (849)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. April 1889 gelangt der Nachtrag XIII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Danzig-Weichselbahnhof, Runowo und Wongrowitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, anderweite, mit Ermässigungen verbundene, Entfernungen bezw. Tarifsätze für Berlin-Anh.-Dresd. Bahnhof, Friedrichroda, Georgenthal, Ohrdruf und Waltershausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie für Berlin-Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, ferner neu berechnete, grösstentheils ermässigte Ausnahmetarife für Getreide, Holz, Braunkohlen, Pflastersteine und gebrannte Steine, sowie neue Ausnahmetarife für Staubkalk zum Düngen, für Kies und für Stückgüter, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, nach den Seehafenstationen des Direktionsbezirks Bromberg zur Auflieferung gelangen.

Der Ausnahmetarif für Staubkalk ist bereits am 1. März d. J. eingeführt.

Die Station Runowo ist vom Verkehr für Fahrzeuge ausgeschlossen.

Die Entfernungen bezw. Tarifsätze für Danzig-Weichselbahnhof treten erst vom Tage der Betriebseröffnung an in Kraft und zwar nur für Frachtgüter in Wagenladungen.

Der Nachtrag ist bei den Abfertigungsstellen zum Preise von 0,40 ℳ für das Stück zu haben.

Erfurt, den 23. März 1889. (850)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Packpapier treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Langungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Hannsdorf	1,22 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Hannsdorf	1,17 „
Nach Dresden-Elbkai von Hannsdorf	1,58 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 23. März 1889. (851)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. gelangt der I. Nachtrag zu Theil I und II des Tarifs für den Lokal-Personenverkehr vom 1. Oktober 1888 zur Einführung.

Hierdurch tritt eine Ermässigung der Schnellzugsfahrpreise und der Zuzahlung auf Personenzugsfahrkarten, namentlich auf Rückfahrkarten, für den Uebergang in die nämliche Klasse eines Schnell-, Express- oder Kurierzuges, sowie die Aenderung ein, dass auf Rückfahrkarten der ersten drei Wagenklassen und Kouponsbücher 25 kg Reisegepäck frei mitbefördert werden. Ferner kommt eine Bestimmung zur Einführung, nach welcher für Velocipede, wenn sie als Reisegepäck zur Aufgabe gelangen, bei der Gepäckfrachtberechnung an Stelle des wirklichen Gewichts Normalgewichtssätze zu Grunde gelegt werden. Diese Bestimmung findet auch in den direkten Verkehren mit den anderen Deutschen Bahnen Anwendung.

Ausserdem enthält der Nachtrag mehrere andere Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Der Nachtrag liegt auf allen Stationen zur Einsicht aus und kann durch unsere Fahrkartenverkaufsstellen bezogen werden.

Der Preis beträgt für Theil I, enthaltend Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, 5 ₰, für Theil II, enthaltend Tariftabellen, 10 ₰.

Dresden, am 27. März 1889. (852)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Personen- und Gepäcktarif des Direktionsbezirks Breslau. Am 1. April d. J. tritt zu dem Theil II des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck ein Nachtrag I in Kraft, welcher eine Aenderung des Titels sowie einige Berichtigungen bezw. Ergänzungen des Theils II enthält.

Der genannte Nachtrag kann durch unsere Stationskassen bezogen werden.

Breslau, den 26. März 1889. (853)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von
a) 1 620 t Stahlschienen,
b) 61 „ Laschen,
25 „ Laschenschraubenbolzen,
53 „ Schienennägeln,
32 „ Krempelplatten,
6 „ Unterlagsplatten
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die für die Lieferungen a und b getrennten Bedingungen liegen im Büreau unseres Ober-Betriebsinspektors Herrn Glien hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von je 2 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum
Mittwoch, den 10. April d. J.,
Vormittags 11 Uhr
portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Glückstadt, den 21. März 1889. (854)
Die Direktion.

Verdingung der Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung eiserner Ueberbauten für die Durchlässe bezw. Brücken in den Stationen 11 + 58, 27 + 97, 29 + 73, 33 + 48, 40 + 94,4, 54 + 8,5, 76 + 85, 79 + 62, 80 + 10, 82 + 44, 90 + 8, 98 + 1,8, 105 + 66, 108 + 45,4, 123 + 50, 138 + 60, 153 + 91,9 und 252 + 53,5 der Eisenbahn-Neubaustrecke von Sarnau nach Frankenberg, in einem Gesammtgewichte von 66 211 kg Schweisseisen und 4 059 kg Gusseisen bezw. Schweissstahl. Termin: Dienstag, den 16. April 1889, Vormittags 11 Uhr im Amtszimmer des Abtheilungsbaumeisters Widekind in Wetter, Kreis Marburg. Zeichnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 4 ℳ von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Hannover, den 25. März 1889. (855)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien

Die in den verschiedenen diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Die Abgabe von Verzeichnissen zu ausgebotenen Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreie Anfrage unentgeltlich durch die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Chemnitz.

Kaufsanerbieten sind bis
Montag, den 8. April d. J.,
Vormittags 9 Uhr,
portofrei an die Magazin-Hauptverwaltung einzureichen.

Chemnitz, den 23. März 1889. (J.C.856)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächsisch. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 26.

Zeitung des Vereins

1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. April 1889.

Inhalt:

Fünfzigjähriges Jubiläum der Eröffnung der Gesammtstrecke Leipzig-Dresden.

Am 7. April d. J. feiert die Sächsische Eisenbahnverwaltung den wichtigen Gedenktag der vor 50 Jahren erfolgten Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke Leipzig-Riesa-Dresden.

Die Leipzig - Dresdener Eisenbahn war bekanntlich die erste grössere Lokomotivbahn Deutschlands, jedenfalls aber bildet ihre Eröffnung den Beginn der Geschichte des Sächsischen Eisenbahnwesens, und wenn wir heute die Sächsischen Eisenbahnen in einer Länge von rund 2550 km das ganze Land bis in die entlegensten Gegenden durchziehen und der Wohlfahrt der zahlreichen Bevölkerung des Königreichs in ausgiebigster und erfolgreichster Weise dienen sehen, so ergreifen wir mit besonderem Interesse die durch einen solchen Gedenktag gebotene Gelegenheit, um auf die Entstehung dieses grossartigen Werkes zurückzublicken und sich der Schwierigkeiten, welche den ersten Anfängen entgegenstanden, sowie der Männer zu erinnern, deren Thatkraft und Ausdauer diese Schwierigkeiten zu überwinden wussten.

Als der geistige Urheber der Leipzig-Dresdener Privatbahn muss an erster Stelle Friedrich List genannt werden, der in seiner Schrift „Ueber ein Sächsisches Eisenbahnwesen als Grundlage eines allgemeinen Deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden" zuerst die Frage der Anlage einer Bahnverbindung zwischen den beiden grössten Städten des Königreichs Sachsen zur öffentlichen Diskussion stellte und in der reichen Handelsstadt Leipzig Männer zu gewinnen wusste, welche, wie der Bankier Wilhelm Seyfferth und die Kaufleute Albert Dufour-Feronce, Gustav Harkort und Karl Lampe, nicht nur seinen Ideen warmes Interesse und offenes Verständniss entgegenbrachten, sondern auch unerschrockenen Muth und Energie und nicht zum wenigsten auch die erforderlichen Geldmittel besassen, um an die Ausführung eines Unternehmens herantreten zu können, welches in Deutschland noch ohne Vorgang war und dessen finanzieller Erfolg damals auch minder vorsichtigen Leuten als keineswegs gesichert erschien.

Wegen der Schritte, welche diese Männer und das zunächst von ihnen begründete „Eisenbahnkomitee" zur Verwirklichung des Bahnprojektes unternahmen, verweisen wir zur Vermeidung von Wiederholungen auf das in Nr. 37 Jahrg. 1887 S. 341 ff. d. Ztg. gelegentlich des 50jährigen Jahrestages der Eröffnung der ersten Theilstrecke der Leipzig-Dresdener Bahn Gesagte. Nur sei uns gestattet hier nochmals zu betonen, dass, wenn auch die ersten Anfänge des Werkes in dem selbstständigen Unternehmungsgeist des weitblickenden und zielbewussten Leipziger Bürgerthums zu finden sind, doch auch die Sächsische Regierung hervorragende Verdienste um das so frühe Zustandekommen der Bahn besitzt, da sie der Neuerung, von welcher man damals allgemein nicht nur die Benachtheiligung zahlreicher steuerkräftiger Erwerbskreise, sondern auch neben der Schädigung der Gesundheit für die Reisenden eine Gefährdung der Moral und eine Vergiftung der politischen Gesinnung der bisher mehr oder minder in sich abgeschlossenen Völkerschaften befürchtete, keinen Widerstand entgegensetzte, sondern sie an ihrem Theile auch durch Uebernahme der Vorarbeiten, Zuweisung von Beamten, Gewährung ausserordentlicher Kreditmittel usw. auf das Wesentlichste förderte. Diese Förderung war insbesondere der Einsicht des damaligen Leiters des Ministeriums des Innern, von Carlowitz, zu danken, welcher seinerseits wieder lebhafte Unterstützung bei dem Königlichen Hof und vor allem bei dem hochbegabten Prinzen Johann (dem nachmaligen König) fand, während bei Ausführung der Regierungsbeschlüsse beziehentlich bei Begutachtung spezieller Fragen der Kreisdirektor von Falkenstein die wesentlichsten Dienste leistete.

Am 17. März 1834 konstituirte sich das „Eisenbahnkomitee“ — unter Vorsitz Harkort's — und am 6. Mai 1835 bestätigte die Regierung die Statuten der „Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft“, wobei ihr zugleich die Konzession zur Anlage der Bahn (nebst deren Fortsetzung nach dem Auslande) ertheilt wurde. Am 8. Mai 1835 erschien das Expropriationsgesetz. Die Zeichnung des zunächst nur auf $1^1/_2$ Millionen Thaler festgesetzten Aktienkapitals erfolgte am 14. und 15. Mai 1835, worauf am 5. Juni die erste Generalversammlung der Aktionäre abgehalten wurde.

Bereits im Herbst 1835 begann man den Bau mit der Muldenbrücke bei Wurzen und am 1. März 1836 wurde der Einschnitt bei Machern in Angriff genommen. Als Bauleiter war der bisherige Wasserbaudirektor Hauptmann Kunz bestellt, dessen über Strehla bezl. Riesa — statt über Meissen — führende Bahntrasse von dem als Schiedsrichter berufenen Englischen Ingenieur Walker im wesentlichen gebilligt worden war. Ihm zur Seite standen insbesondere die Ingenieure Köhler und Eduard Dietz, sowie der Wasserbaukondukteur Sergel.

Nachdem am 24. April 1837 die 9,175 km lange Strecke Leipzig-Althen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden war (näheres in dieser Zeitung a. a. O. S. 342), wurde unter Benutzung der beim Bau dieser Theilstrecke gemachten werthvollen Erfahrungen mit doppeltem Eifer an der Fertigstellung der weiteren Strecken bis Dresden gearbeitet. Oft waren über 7000 Arbeiter gleichzeitig beschäftigt. Von grösseren Kunstbauten sind vor allem die Elbbrücke bei Riesa und der Oberauer Tunnel zu nennen. Erstere war vom Landbaumeister Königsdörfer für 270000 Thlr. in Akkord übernommen worden und wurde bereits im Jahre 1836 begonnen. Sie war auf eine Axenlänge von 604 Ellen (= 342,1 m) mit 11 steinernen Pfeilern und hölzernem Oberbau projektirt. Der Tunnel wurde in einer Länge von 904 Ellen (= 513 m) nach einem vom Oberbergamt Freiberg entworfenen Plane mit einem Aufwand von rund 350000 Thlr. rein bergmännisch von 4 niedergesenkten Schächten aus angelegt.

Da die speziellen Kostenanschläge den ursprünglich in Aussicht genommenen Aufwand um fast das Dreifache überstiegen — es beruht dies auf der Wahl einer theureren Trasse mit Neigungen von nur 1:200, während im ersten Projekt solche von 1:100 vorkamen, auf der Wahl eines theureren Oberbaues (System Vignoles), auf Unterschätzung der Preise für Material- und Arealerwerb usw. — musste das Aktienkapital noch im Jahre 1837 von $1^1/_2$ auf $4^1/_2$ Millionen Thaler erhöht werden, wodurch der Kours der Aktien von $141^3/_4$ pCt. (1. Mai 1837) auf 122 pCt. (30. Juni 1837) sank. (Im Jahre 1837 ermässigte sich der Kours auf $86^3/_4$, tiefster Stand mit 86 im Jahre 1849.) Im Herbst 1837 wurde die Bahn bis Borsdorf und am 11. Mai 1838 bis Machern — 2 Meilen von Leipzig — eröffnet, während die erste Strecke von Dresden aus bis Weintraube am 19. Juli 1838 unter ausserordentlicher Theilnahme der Dresdener Bevölkerung zur Eröffnung gelangte. Im November 1838 wurde die Bahn von Leipzig bis Riesa fertiggestellt.

Die Lokomotiven wurden noch durchgängig mit Koks geheizt. Zur besseren Ausnutzung der Bahn wurden zur Nachtzeit auch Pferdetransporte auf der Bahn eingerichtet, welche nach Eröffnung der ganzen Strecke in Wegfall kamen.

Am 1. April 1839 — also nach einer Bauzeit von nur etwa 2 Jahren für den weitaus grössten Theil der Strecke — wurde die ganze Bahnlinie für betriebsfähig erklärt und am 7. und 8. April 1839 fanden die feierlichen Eröffnungsfahrten statt. Nachdem zuvor verschiedene Ansprachen auf dem Bahnhof in Leipzig gehalten worden waren — der Oberingenieur Kunz und der Vorstand des Direktoriums Harkort erhielten dabei hohe Ordensauszeichnungen — fuhren am ersten Tage Nachm. 2 Uhr die Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses, der Königliche Kommissar usw. mit einer grossen Anzahl geladener Gäste in 3 Zügen von Leipzig nach Dresden, wo sie 6 Uhr Nachm. feierlich vom Stadtrath usw. begrüsst wurden und an einem festlichen Abendessen theil nahmen. Am 8. April früh $^1/_2$9 Uhr verliessen wiederum drei Festzüge, in deren einem der König nebst Gemahlin und Familie Platz nahmen, die Residenz und kamen, wie am Vortage auf allen Stationen mit Musik, Böllerschüssen und endlosem Jubel begrüsst, kurz nach 12 Uhr in Leipzig an, wo wiederum ein feierliches Festmahl stattfand.

Am 9. April begann der regelmässige Betrieb und es ist bekannt, wie glänzend die Leipzig-Dresdener Privatbahn den an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden vermochte. An der Spitze des Unternehmens stand ein Direktorium, zusammengesetzt aus 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern, auf 5 Jahre gewählt, mit dem Sitze in Leipzig. Dessen Vorstand war vom Beginn bis zu seinem im Jahre 1866 erfolgten Tode Gustav Harkort. Als Organ des Direktoriums wie als oberster Beamter fungirte der Bevollmächtigte. Zuerst nahm diese Stellung der Kramermeister Tenner ein, vom Anfang des Jahres 1838 ab folgte ihm aber Friedrich Busse, welcher bekanntlich das Expeditionswesen der Bahn selbständig nach eigenen Ideen organisirte und damit die Grundlage für die Einrichtungen der Güter- und Gepäckabfertigung aller Deutschen Bahnen legte. Als Vertreter der Aktionäre war ein Ausschuss von 30 Mitgliedern bestellt, während die Aktionäre selbst alljährlich ihre Beschlüsse in einer Generalversammlung fassten.

Der Fahrpark der Gesellschaft bestand zur Zeit der Eröffnung der ganzen Linie aus 16 vier- und sechsrädrigen Lokomotiven, 14 Wagen I. Kl., 26 Wagen II. Kl. und 47 Wagen III. Kl., sowie 47 Güterwagen. Die Wagen III. Kl. waren bekanntlich ganz offen, die Wagen II. Kl. hatten zwar Bedachung, waren aber an den Seiten offen und nur mit Leinwand zum Auf- und Zuziehen eingerichtet, während die Wagen I. Kl., so wie heute sämmtliche Personenwagen, ganz geschlossen gebaut waren. Die Taxen lehnten sich an die Posttaxen an und betrugen für die ganze Strecke (115 km) in I. Kl. 3 Thlr., in II. Kl. 2 Thlr. und in III. Kl. 1 Thlr. 6 Gr. Die Billeteure der Endstationen hatten damals nur 21 Sorten Billets, je 3 für die 7 Stationen der Linie zu verausgaben. Täglich verkehrten 2 Züge in jeder Richtung, die an beiden Orten früh um 6 und Nachmittags um 3 Uhr abgingen und die Strecke in $3^1/_2$ bis 4 Stunden durchfuhren.

Auch der Gütertarif war höchst einfach, man unterschied 3 Klassen: Fracht für Eilgüter, Klasse A 1 gGr. für den Centner und Meile, für die ganze Tour also $15^1/_2$ gGr., Fracht für die Güterzüge, Klasse B 7 gGr. und Fracht für einige Rohprodukte (Getreide, Brennholz, Steine, Steinkohlen), Klasse C 6 gGr. für den Centner und die ganze Strecke (1 gGr. = $12^1/_2$ ₰).

Schon kurz nach der Eröffnung begann man mit Legung des zweiten Gleises, welches man damals für eine unerlässliche Vorbedingung der Regelmässigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit des Betriebes ansah, und bereits am 1. Oktober 1840 war dasselbe vollendet. Man beseitigte sodann sehr bald die zwischen Leipzig und Wurzen noch in einer Länge von 2 Meilen liegende Holzbahn, die sich wegen der hohen Unterhaltungskosten und auch wegen Gefährdung des Betriebes als ganz unzweckmässig erwiesen hatte, dergestalt, dass im Jahre 1842 die ganze Bahn auf massivem Oberbau mit Querschwellen ruhte.

Die finanzielle Lage der Bahn gestaltete sich immer günstiger. In den ersten Jahren wurden nur 4 pCt. Dividende vertheilt, bereits für 1842 aber kam eine Extradividende von $^5/_{12}$ Thlr. zur Auszahlung, die sich in den folgenden Jahren auf 1 pCt. und sodann — abgesehen vom Jahre 1848 — noch weiter erheblich steigerte.

Es kann nun nicht unsere Aufgabe sein, hier eine ausführliche Geschichte der weiteren Entwickelung des Leipzig-Dresdener Eisenbahnunternehmens zu geben. Vielmehr genüge die Bemerkung, dass die folgende Zeit, zumal nach Herstellung der Magdeburger und Thüringer Anschlussbahn in Leipzig, des Anschlusses an die Berlin-Anhaltische Bahn in Riesa und an die Sächsische Staatseisenbahn (Sächsisch-Schlesische und Sächsisch-Böhmische Bahn) in Dresden und nach glücklicher Ueberwindung der finanziellen Krisis des Jahres 1848 die Erfüllung der von der Leipzig-Dresdener Bahn gehegten Hoffnungen in einer Weise brachte, welche in der Zeit des Baues kaum zu erwarten war und für die Mühen, Opfer und Sorgen der ersten Zeit hinreichende Entschädigung bot (Näheres hierüber vergl. in der Denkschrift: Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens, herausgegeben zur Feier des 8. April 1864.)

Noch bevor das Unternehmen auf den Staat überging, kamen zur ersten Hauptlinie noch mehrere andere Strecken hinzu. Zunächst wurde die 9,70 km lange Zweigbahn von Coswig nach Meissen, welche Stadt sich Hoffnung gemacht hatte, von der Hauptlinie berührt zu werden, eröffnet (Dezember 1860), im Dezember 1868 folgte die Eröffnung der Linie Meissen-Döbeln-Borsdorf (95,27 km) und am 1. Juli 1869 wurde die nur 5,04 km lange Zweigbahn Priestewitz-Grossenhain angekauft. Sodann wurde die als direkte Durchgangsverbindung von dem Böhmischen Braunkohlenbecken nach Berlin in Aussicht genommene Linie Elsterwerda-Riesa-Nossen-Freiberg-Bienenmühle-Moldau begonnen, doch vollendete die Privatbahn nur die Theilstrecken Nossen-Freiberg-Mulda und Riesa-Elsterwerda, bis im Jahre 1876 die früher schon wiederholt vergeblich geführten Verhandlungen wegen Ankaufs der ganzen Bahn durch den Sächsischen Staat, hauptsächlich infolge der Bemühungen des Finanzministers von Friesen und des Direktors Seyffert zum Abschluss kamen. Die Bahn wurde für den Gesammtpreis von rund 102 Millionen Mark (Bauaufwand der Gesellschaft rund $83^1/_3$ Millionen) ab 1. Januar 1876 angekauft. Die Aktionäre erhielten dabei 10 pCt. Zinsen in 3 pCt. Sächsischer Rente, woneben der Staat noch $1^1/_3$ Million Mark Kassenbillets und 29231900 ℳ Anleiheschulden übernahm. Die Aktien hatten sich im Jahre 1873 mit $16^1/_3$ pCt., 1874 mit $14^1/_3$ pCt. und 1875 mit $10^2/_3$ pCt. verzinst, das Anlagekapital des Staates aber — welches sich in der Folgezeit durch Weiterausbau der von der Gesellschaft bereits in Angriff genommenen Strecken noch um

rund weitere 20 Millionen Mark erhöhte, hat im Jahre 1884 eine Verzinsung von 4,21, 1885: 4,32, 1886: 4,49 und 1887: 5,03 pCt. ergeben.

Für die bevorstehenden Erinnerungstage sind mehrfache Festlichkeiten im Werke: Am 7. April Mittags wird in der Aula des Polytechnikums in Dresden ein Festaktus abgehalten werden, bei welchem Se. Majestät der König voraussichtlich erscheinen wird und dessen Programm nach einem Gesang des Polytechniker-Gesangvereins „Erato", eine Begrüssung durch den Vorsitzenden des Sächsischen Ingenieur- und Architektenvereins als Veranstalter des Festaktus, Herrn Finanzrath Strich, und einen Prolog von Herrn Professor Dr. Stern, gesprochen vom Hofschauspieler Herrn Porth, aufweist, worauf die Festrede von Herrn Betriebs-Telegrapheninspektor Dr. Ulbricht gehalten werden soll. Für den Nachmittag desselben Tages hat der gedachte Verein zu einem privaten Festessen eingeladen.

Das offizielle Festmahl findet auf Veranstaltung der Stadtgemeinde Leipzig dort Nachmittags 6 Uhr statt. An demselben werden dem Vernehmen nach auch zahlreiche höhere Vertreter der Staatseisenbahn-Verwaltung aus Dresden theilnehmen. Das in Leipzig errichtete Denkmal der Leipzig-Dresdener Eisenbahn soll ebenso wie die Büste Gustav Harkort's daselbst bekränzt werden. Für den 8. April plant der Verein der Beamten der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, Bezirk Leipzig, im Theatersaale des Leipziger Krystallpalastes noch eine besondere Jubelfeier.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Die geschäftsführende Verwaltung hat zu diesem Verzeichnisse den VI. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt; der in der Bearbeitung befindliche IV. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen wird in einigen Wochen von der geschäftsführenden Verwaltung ausgegeben werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1383, vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen und Schweizerischen Nichtvereins-Verwaltungen, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 30. v. Mts.)

Nr. 1388 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 30. und 31. v. Mts.).

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Im Abgeordnetenhause wurde, wie bereits kurz mitgetheilt, am 23. und 26. v. Mts. die Sekundärbahnvorlage in zweiter und dritter Lesung berathen und genehmigt. Bei der Position „Beschaffung von Betriebsmitteln" machte Abg. Letocha darauf aufmerksam, dass die Beschaffung von Güterwagen nicht in dem Umfange stattgefunden, wie der Verkehr sich gehoben habe. Namentlich in Oberschlesien habe der Mangel an Güterwagen in den letzten Jahren für die Industrie und die industriellen Arbeiter beträchtlichen Schaden herbeigeführt.

Darauf erwiderte der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, von Maybach: Ueber die Nothwendigkeit einer Vermehrung des Fuhrparks der Staatseisenbahnen scheint auf keiner Seite Zweifel zu bestehen; auch die Höhe der Summe, welche die Königliche Staatsregierung zur Befriedigung der vorliegenden Bedürfnisse für erforderlich hält, ist nicht angegriffen worden. Ich glaube daher, über diese Punkte und auch über die Ursachen des Wagenmangels selbst, über die ich bei der ersten Berathung ausführlich gesprochen habe, mich heute nicht auslassen zu sollen. Nur über zwei Punkte, welche von den Herren Vorrednern berührt worden sind, möchte ich mir erlauben, einige Worte zu sagen, insbesondere, was die angebliche Bevorzugung des Ruhrreviers gegenüber dem Oberschlesischen Revier in Bezug auf die Wagengestellung angeht und in Bezug auf die Folgen, welche dieser Wagenmangel beim Bergbau in Oberschlesien hervorgerufen hat. Ich habe damals — bei der ersten Berathung — schon gesagt, dass Oberschlesien durch seine Lage, durch seinen Absatz ins Ausland, durch die Nothwendigkeit bei der Wagengestellung zu rechnen auf die Mithilfe der fremden Bahnen und auf die nicht genügende Beihilfe der fremden Bahnen, in eine besonders üble Lage gekommen sei. Dazu kommt noch ganz besonders die sprungweise Verkehrsentwickelung, die sich gerade in Oberschlesien geltend gemacht hat. Es liegt mir eine amtliche Statistik vor über die Kohlenförderung und über den Absatz, den wir dort im vorigen Jahre gegen das Jahr 1887 hatten. Danach hat eine sehr bedeutende Vermehrung der Förderung und ebenso eine sehr bedeutende Vermehrung des Absatzes stattgefunden, trotzdem nicht alle die Wagen gestellt worden sind, die man dort oben gewünscht hat. Insbesondere im dritten und vierten Quartal hat die Vermehrung des Absatzes auch eine erhebliche Verstärkung der Arbeiter um 2 394 Arbeiter nothwendig gemacht. Es ist im letzteren die Förderung selbst verstärkt worden von 4 470 000 t auf 4 864 000 t; der Absatz von 4 164 000 t auf 4 725 000 t. Es ist eben ein Uebelstand, dass in Oberschlesien dieser Verkehr sich mehr sprungweise entwickelt; in der Denkschrift, die der Vorlage beigefügt ist, ist Ihnen ja nachgewiesen, wie Sprünge stattgefunden haben von 35 pCt. auf 42 pCt. gegen das Vorjahr. Wie können Sie da nun erwarten, dass die Staatsbahnverwaltung stets und sofort, wie das gefordert wird, auch mit den nöthigen Wagen zur Stelle ist? Wir müssen doch, wollen wir billig fahren, eine gewisse Oekonomie in der Stärke unseres Wagenparks und unseres ganzen Betriebsapparats uns zur Pflicht machen. Es ist schon bei der ersten Berathung geltend gemacht worden, dass nicht alle die Anforderungen von Wagen, die gestellt wurden, wirklich reelle waren — ich meine, dass nicht ein wirkliches Bedürfniss vorlag, sondern dass aus vielen Gründen Ueberforderungen stattgefunden und dass diese Ueberforderungen zum Theil einen spekulativen Hintergrund hatten. Aber das erkennen wir ja an, dass die Oberschlesische Industrie eine besondere Berücksichtigung gerade mit Rücksicht auf die geographische Lage verdient, und dass wir diese Rücksicht ihr gern zu theil werden lassen wollen. Im Ruhrrevier liegt die Sache anders, da haben wir einen Kohlenverkehr von allen Seiten, und wenn auch dieser Verkehr sehr bedeutend zunimmt — so sprungweise wie in Oberschlesien entwickelt er sich doch nicht. Eine Bevorzugung, wie sie dadurch faktisch — nicht absichtlich — stattgefunden hat, dass das Zuführungsgebiet von Kohlenwagen ein engeres gewesen ist, als es jetzt ist, wird für die Zukunft, wie ich schon erwähnt habe, abgestellt oder ist vielmehr schon abgestellt. Ich darf hoffen, dass in Verbindung mit dieser Maassregel, nach der Vermehrung unseres Fuhrparks, welcher nicht nur auf 9 000, sondern auf noch weitere 7 000 Wagen sich erstreckt; in Verbindung endlich damit, und das bitte ich ganz besonders betonen zu dürfen, dass auch in den anstossenden Staaten eine erheblichere Vermehrung der Betriebsmittel herbeigeführt wird, es möglich werden wird, den Anforderungen des Verkehrs so gerecht zu werden, wie wir es wünschen im Interesse der Verwaltung und im Interesse der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes. Ein anderer Punkt, m. H.! — Es ist in der Budgetkommission zur Sprache gekommen — der Herr Abg. von Tiedemann erwähnte es vorhin —, ob es nicht zweckmässig sei, einen bestimmten Betrag zur Vermehrung der Betriebsmittel regelmässig in das Ordinarium des Etats oder doch in das Extraordinarium aufzunehmen. Ich habe bei der ersten Berathung bereits ausgeführt, dass für die Eisenbahnverwaltung es gleichgültig sei, ob die betreffende Summe in das Extraordinarium — vom Ordinarium kann nicht weiter die Rede sein — gestellt oder ob sie in einer besonderen Kreditvorlage angefordert würde. In beiden Fällen wächst der betreffende Betrag dem Staatseisenbahnkapital zu, und wir müssen dessen Tilgung und dessen Verzinsung aus den Ueberschüssen der Eisenbahnen bewirken. In der Sache selbst sind wir aber lediglich der Praxis gefolgt, welche, so lange ich weiss, auch dieses Haus bei den Staatsbahnen immer befolgt hat. Ich erlaube mir daran zu erinnern, dass, wie bei den Privatbahnen extraordinäre Beschaffungen von Betriebsmitteln regelmässig aus Anleihen bestritten worden sind, das auch bei den Staatsbahnen geschehen ist. Ich bin zurückgegangen nur bis 1870 und habe herausgefunden, dass durch Gesetz vom 3. März 1867 für die angemessene Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen 24 Millionen Thaler, durch Gesetz vom 17. Februar 1868 zur Vermehrung des Betriebsmaterials auf den Nassauischen Bahnen 2 234 000 Thaler, durch Gesetz vom 8. März 1871 zur angemessenen Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen usw. 4 Millionen Thaler, durch Gesetz vom 25. März 1872 zur Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatseisenbahnen 4 250 000 Thlr., durch Gesetz vom 11. Juni 1873 zur Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen 9 Millionen Thaler, durch Gesetz vom 7. Juni 1874 zur Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen 10 Millionen Thaler, zu gleichem Zweck durch Gesetz vom 15. Mai 1882 11 Millionen Mark, durch Gesetz vom 21. Mai 1883 4 845 000 ℳ — immer nur für die alten Staatsbahnen, nicht für die neu herzustellenden Linien, das Bedürfniss für die letzteren ist ja immer besonders aufgeführt —, durch Gesetz vom 4. April 1884 zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Bahnen 20 Millionen Mark, und nun noch durch Gesetz vom vorigen Jahre 8 Millionen Mark zur Vermehrung des Betriebsmaterials für Personenzüge bewilligt worden sind. Die Praxis ist also immer dieselbe geblieben, und ich glaube, mit vollem Recht; denn es handelt

sich hier um eine Vermehrung der Substanz, um eine Verstärkung unseres Besitzes, nicht um die Unterhaltung der Erneuerung und um den Betrieb; die Aufwendungen für letzteren müssen aus dem Ordinarium gedeckt werden. Ob man nun, wie gesagt, jene Beträge in das Extraordinarium bringen will oder in eine Anleihe, das ist uns, der Eisenbahnverwaltung, vollständig gleichgültig, aber nicht für das Bild, welches der Gesammtetat aufweist, und da wird, glaube ich, der Herr Kommissar des Herrn Finanzministers Ihnen auseinandersetzen können, dass, wenn Sie das Extraordinarium des Etats, d. h. des Gesammtetats, in Vergleich ziehen zu den gesammten ordentlichen Ausgaben, das Verhältniss nicht so ungünstig sich darstellt, wie es sonst den Anschein gewinnen könnte. Es dürfte vielmehr dann in der That das Verhältniss des Extraordinariums im Gesammtetat ein solches sein, wie es hier im Hause, wie in der Verwaltung gewünscht worden ist. Ich darf die Hoffnung ausdrücken, dass durch die Beschaffung der Betriebsmittel, welche wir Ihnen jetzt vorgeschlagen haben, — die wir soweit wie möglich natürlich auch den Bedürfnissen der Industrie anpassend beschaffen, und durch Zuhilfenahme der sonst noch von mir in Gang gesetzten Maassnahmen in die Lage kommen werden, den Verkehr so zu bewältigen, wie wir es selbst wünschen und wie das Land es wünschen muss. Das ist unsere Aufgabe, und dieser Aufgabe mit allen Kräften gerecht zu werden, das ist das Streben der Regierung und insbesondere das meinige.

Abg. Schmieding wies darauf hin, dass auch in Westfalen Mangel an Wagen geherrscht habe, und brachte Missstände, die durch Niveauübergänge verursacht seien, zur Sprache. Dies veranlasste den Herrn Minister von Maybach zu folgender Entgegnung:

Es ist mir nicht klar, in welcher Weise die Dinge, welche der Herr Vorredner vorgetragen hat, zusammenhängen mit der Angelegenheit, die uns jetzt beschäftigt, mit der Beschaffung von Betriebsmitteln. Ich glaube, was er sagte, war eigentlich wohl nur eine Nachlese von Bemerkungen zum Etat. Die Fälle, die er erwähnt hat, sind bei der Centralverwaltung meines Wissens noch nicht zur Sprache gekommen, und wird es den Interessenten überlassen werden müssen, den vorschriftsmässigen Weg zu beschreiten, der für solche Dinge eben besteht. Sie müssen danach, wenn sie mit dem Bescheide der zuständigen Provinzialbehörde nicht zufrieden sind, wie es scheint, sich an die Centralverwaltung, also an mich wenden. Ich werde dann die Sache prüfen und nach Recht und Billigkeit verfügen. Es ist dann des Weiteren hier die Frage gestreift worden, ob es denn nicht bedenklich sei, mit so grossen Ueberschüssen bei der Eisenbahnverwaltung aufzutreten und dieselben zumeist für ganz andere Staatszwecke zu verwenden, statt sie zu Tilgungen zu benutzen. Ich muss mir erlauben, auf diesen Punkt noch einzugehen. Wozu haben wir die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung bisher thatsächlich verwendet? Zur Anlage neuer Bahnen, zur Vermehrung unseres Betriebsmaterials, zur Melioration der vorhandenen Anlagen und das will ich mit Zahlen belegen. Seit dem Jahre 1880, also seit Beginn der Verstaatlichung, haben wir durch Bewilligungen im Extraordinarium und durch besondere Kredite eine Gesammtsumme erhalten von 944 380 000 ℳ; darauf sind anzurechnen: die Aktivfonds der verstaatlichten Bahnen, nach besonderen Bestimmungen des Gesetzes mit 183 539 000 ℳ — ich gebe nur runde Summen — ferner die Ueberschüsse der Staatsbahnen vom Jahre 1880 auch in der Periode, als das Garantiegesetz noch nicht in Kraft getreten war, betrug 69 254 000 ℳ; nach Inkrafttreten des Garantiegesetzes, wenn wir den laufenden Etat und den Ihnen vorliegenden pro 1889/90 einschliessen — ich nehme diesen mit, weil ich in meine Rechnung auch die uns jetzt beschäftigende Vorlage hineingenommen habe — im ganzen 523 992 000, in Summa also 776 782 000. Ausserdem aber meine Herren, haben wir durch Amortisation, durch Tilgung der Prioritäts-Obligationen und der Aktien der Oberschlesischen Bahn Schulden abgetragen und Aktiva erworben von insgesammt 123 804 000. An Meliorationen der vorhandenen Anlagen haben wir aus dem Ordinarium, obgleich sonst die privaten Bahnen solche der Regel nach aus Anleihen zu bestreiten pflegten, 43 793 000 ℳ verwendet; rechne ich nun noch hinzu, was wir in diesem Jahre an Mehrüberschuss zu erhalten hoffen, so ergibt sich, dass obige Gesammtbewilligung durch die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung gedeckt ist, und sogar noch um einen gewissen Betrag überschritten wird. Das ist also, meine Herren, die faktische Verwendung. Wenn wir eine entsprechende Buchführung hätten, so würden Sie finden, dass seit dem Jahre 1880 trotz der Vermehrung unseres Materials, trotz der grossen Neubauten und trotz der 6—7 000 km neuer Bahnen, die wir gebaut haben werden, das Gesammtkapital sich nicht erhöht hat. Ich glaube, das ist eine sehr nützliche Verwendung, und wenn Sie wollen, auch eine Art der Amortisation, und zwar in fruchtbringendster Weise.

Aus dem Badischen Eisenbahnrath.

Aus einem ausführlichen Bericht über die XVII. Sitzung des Badischen Eisenbahnrathes, welche unter Vorsitz Sr. Exc. des Herrn Finanzministers Ellstätter kürzlich stattfand, theilen wir folgendes mit:

Zum ersten Punkt der Tagesordnung, Fahrplanentwurf für den Sommerdienst 1889, welcher im allgemeinen jenem des vergangenen Sommers entspricht, heben wir (von neuaufgenommenen Lokalzügen absehend) hervor, dass Schnellzug Nr. 16, Stuttgart-Bruchsal, als besonderer Schnellzug, dem Zuge 4 voraus, nach Frankfurt durchgeführt werden soll. Auf der Strecke Appenweier-Strassburg wurden 4 neue Personenzüge eingelegt, welche unmittelbaren Anschluss an die betreffenden Züge der Hauptbahn erhalten. Auch eine Verbesserung der Verbindung Baden-Strassburg wird dadurch hergestellt, dass an Sonntagen ein Personenzug Abends 10 Uhr 25 Min. von Baden nach Strassburg geführt wird, welcher daselbst um 12 Uhr eintrifft.

Den zweiten Punkt der Tagesordnung bildeten Mittheilungen der Generaldirektion der Staatsbahnen über die mit dem 1. November 1887 zur Einführung gelangte Gebühr für die Abfertigung von Traglasten. Für das Jahr 1888 betrugen die Einnahmen aus dieser Gebühr 22 034 ℳ. Beschwerden über die neue Einrichtung kamen keine zur Kenntniss der Generaldirektion, so dass angenommen werden darf, dass sich dieselbe ohne Anstand eingelebt hat.

Den dritten Punkt der Tagesordnung bildeten Mittheilungen der Generaldirektion über die Einrichtung der Beförderung von Stückgütern von und nach für den Güterdienst nicht eingerichteten Stationen.

Zu den am 15. September 1887 für den beschränkten Stückgutverkehr eröffneten Stationen Auggen, Ersingen, Ispringen, Kirchheim b. H., Legelshurst, Mingolsheim, Schweigern und Ubstadt, sind seither hinzugetreten die Stationen: Asbach, Auerbach, Binau, Beuggen, Distelhausen, Grüningen, Herthen, Hintschingen, Hirschlanden, Höllsteig, Kleinkems, Köndringen, Leopoldshafen, Markelfingen, Niederschwörstadt, Plankstadt, Rickelshausen und Ringsheim, so dass zur Zeit 26 Hilfsgüterstationen bestehen.

Der durchschnittliche Versand und Empfang einer Hilfsgüterstation beträgt monatlich 17,4 Sendungen, woraus sich ein Jahresverkehr sämmtlicher Stationen von etwa 5 200 Sendungen und eine Jahreseinnahme von 1 300 ℳ ergibt.

Am bedeutendsten ist der Verkehr auf den Stationen Kirchheim b. H. (79 Sendungen monatlich), Ubstadt (41,3) und Herthen (35,9). Die Hilfsgüterstation Distelhausen ist in den 7 Monaten ihres Bestehens noch nicht benutzt worden.

Zu Anständen hat die Einrichtung der Hilfsgüterstationen bis jetzt noch nicht geführt, vielmehr ist anzunehmen, dass die Hilfsgüterstationen ihre Aufgabe in zweckmässiger Weise erfüllen und dazu beitragen, den vielfach beklagten Mangel vollständiger Güterstationen weniger fühlbar zu machen.

Als vierter Punkt standen auf der Tagesordnung Mittheilungen über die seit Ausgabe des Verzeichnisses der Ausnahmetarife zur Einführung gebrachten weiteren Ausnahmetarife. Den Mitgliedern des Eisenbahnrathes war ein Verzeichniss der Ausnahmetarife, an welchen die Badische Bahn betheiligt ist, den Stand vom 15. Oktober v. J. darstellend, mit einer Denkschrift überreicht worden, worin die für die Herausgabe des Verzeichnisses maassgebend gewesenen Gesichtspunkte erläutert sind. Am 15. Februar d. J. ist der erste Nachtrag zu dem Verzeichnisse erschienen.

Seitens der Generaldirektion wird ausgeführt, dass es für sie werthvoll sei, das Urtheil der Interessenten über die Wirkungen der bestehenden und künftig zur Einführung gelangenden Ausnahmetarife kennen zu lernen. Durch das vorliegende Verzeichniss sei dem Eisenbahnrathe ein Ueberblick über alle auf der Badischen Bahn bestehenden Ausnahmetarife ermöglicht, und es sei beabsichtigt, dasselbe in der Weise weiterzuführen, dass in jeder Sitzung des Eisenbahnrathes eine Darstellung der seit der vorhergegangenen Sitzung eingeführten Ausnahmetarife zur Vorlage gelange.

Die Versammlung spricht der Generaldirektion für die Ausgabe des Verzeichnisses, dessen Inhalt zu besonderen Bemerkungen keinen Anlass bietet, den Dank aus.

Den fünften Punkt der Tagesordnung bildete die Festsetzung einheitlicher Grundsätze für die Frachtberechnung bei Verwendung von Wagen übernormaler Grösse. Auch hierüber war dem Eisenbahnrathe eine Denkschrift zugegangen.

Seitens der Generaldirektion wird dargelegt, dass bei einer Anzahl leichtwiegender Güter die Verladung von 10 000 kg, dem für die Anwendung der billigsten Wagenladungstaxen im einheitlichen Tarifsystem vorgeschriebenen Mindestgewichte, in einem Wagen von gewöhnlicher Grösse nicht möglich sei. Infolge dessen sei auf Seite der Versender solcher leichtwiegender Güter immer stärker das Drängen hervorgetreten, für dieselben

Wagen von derartigem Laderaum gestellt zu erhalten, dass die Ausnutzung des Mindesttaxgewichtes von 10 000 kg thunlichst ermöglicht werde. Einzelne Bahnen hätten diesem Drängen nachgegeben und Wagen von grösseren als den gewöhnlichen Dimensionen in Betrieb gestellt; andere Bahnen hätten sich zum Theil hierdurch, aus Konkurrenzrücksichten oder zur Vermeidung ungleicher Behandlung der verschiedenen Verkehrsgebiete, in die Nothwendigkeit versetzt gesehen, ihrerseits ebenfalls an die Anschaffung grösserer Wagen heranzutreten. Die Bahnen hätten sich daher schliesslich die Frage vorlegen müssen, ob nicht mit dieser, zu unwirthschaftlichem Betriebe führenden Anschaffung grosser Wagen einzuhalten und das Tarifsystem derart abzuändern sei, dass das Interesse der Versender an der Verwendung grösserer Wagen beseitigt werde. Die ständige Tarifkommission der Deutschen Bahnen habe in diesem Sinne beschlossen, für die leichtwiegenden Güter besondere Tarifbestimmungen zu erlassen, wonach

1. das Mindestgewicht bei der Frachtberechnung für jeden Wagen auf 5 000 kg reduzirt wird unter der Bedingung, dass der verwendete Wagen nicht mehr als 18,4 qm Bodenfläche habe;
2. dieses Mindestgewicht bei Verwendung grösserer Wagen für jedes Quadratmeter Bodenfläche mehr um 300 kg erhöht wird;
3. bei Ladungen, welche theils aus leichtwiegenden, theils aus schwerwiegenden Gütern bestehen, die Frachtberechnung nach der für den höchsttarifirten der darin befindlichen Artikel geltenden Klasse stattfindet, mit der Maassgabe, dass bei Verwendung von Wagen von mehr als 18,4 qm Bodenfläche das hiernach zu berechnende Mindestgewicht für jedes Quadratmeter mehr um 600 kg erhöht wird.

Gleichzeitig sei für einzelne der leichtwiegenden Güter eine Aenderung der Güterklassifikation in dem Sinne vorgesehen, dass zur Vermeidung unnöthiger Frachtverschleuderungen diejenigen Artikel in eine höhere Klasse versetzt werden (soweit dies jetzt noch angängig erscheint), welche seiner Zeit lediglich wegen der Bedingung der Frachtzahlung für 10 000 kg in eine niedrige Tarifklasse versetzt worden waren.

Diese Beschlüsse seien noch der Entscheidung der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen unterworfen.

Gegen die neuen Bestimmungen wird vom Eisenbahnrathe keinerlei Einwendung erhoben, das Gerechtfertigte der Neuerung vielmehr von verschiedenen Seiten ausdrücklich anerkannt.

Die Generaldirektion bemerkt noch, dass für untheilbare Gegenstände, von solcher Grösse, dass sie in einen gewöhnlichen Wagen nicht verladen werden können, grosse Wagen auch künftig ohne Frachtzuschlag gestellt werden sollen.

Eine längere Verhandlung ruft Punkt 6 der Tagesordnung hervor: Einführung ermässigter Stückgutfrachten für den Exportverkehr über die Deutschen Seehäfen, worüber dem Eisenbahnrathe ebenfalls eine Denkschrift vorliegt.

Die Generaldirektion führt aus, dass die Preussischen Staatsbahnen ermächtigt seien, für den Versand von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern Ausnahmetarife auf Grundlage der Einheitstaxe der Klasse A 1, d. i. 6,7 ₰ für das Tonnenkilometer mit 200 ₰ Expeditionsgebühr für die Tonne einzuführen, und zwar sei für das Preussische Staatsbahngebiet beabsichtigt, diese neue Tarifeinrichtung auf den 1. April 1889 zur Durchführung zu bringen.

Die übrigen Deutschen Bahnen seien seitens der Preussischen Staatsbahnen eingeladen, sich auch für ihr Gebiet der Einrichtung anzuschliessen, und es könne nach den bisherigen Erklärungen angenommen werden, dass dieser Einladung allgemein Folge geleistet werde.

Für den Verkehr der Badischen Staatsbahn liege zwar an sich kein eigentliches Bedürfniss für die beantragte Frachtermässigung vor; doch beabsichtige die Generaldirektion, sich derselben anzuschliessen, um dem Badischen Gebiete nicht einen billigen Tarif vorzuenthalten, der für andere Gebiete eingeführt werde. Von grosser finanzieller Bedeutung sei die Sache zudem für die Badische Staatsbahn nicht.

Herr Dr. Landgraf (Mannheim) weist in ausführlicher Darlegung darauf hin, dass die beabsichtigte Frachtermässigung im Verkehre der Nordseehäfen gegenüber dem von Mannheim-Ludwigshafen vermittelten Rheinumschlagsverkehr, wenn sie auch an sich betrachtet zu wesentlichen Bedenken nicht Anlass gebe, in ihren weiteren Folgen zu einer erheblichen Schädigung dieses Umschlagsverkehrs führen könne, da sie nur ein Glied in der Kette jener Bestrebungen sei, welche darauf abzielen, den Verkehr der Rheinschifffahrt zu Gunsten der norddeutschen Bahnen und den Verkehr Mannheims zu Gunsten anderer Deutschen Hafenplätze zu konkurrenziren. Er ersucht deshalb die Generaldirektion, darauf hinzuwirken, dass die Maassnahme unterbleibe. Wenn dies nicht mehr möglich sei, so solle wenigstens für den Stückgutexportverkehr von Süddeutschland über Mannheim die gleiche Frachtreduktion bewilligt werden.

Seitens der Generaldirektion wird erwidert, dass sie es nicht für richtig halte, der Frage eine grundsätzliche Bedeutung beizulegen, die weit über ihre thatsächliche Wichtigkeit hinausgehe; diese letztere sei für den Mannheimer Umschlagsverkehr gering, da ein erheblicher Stückgut-Exportverkehr über Mannheim zur Zeit nicht bestehe. Aus diesem Grunde erscheine es auch zwecklos, entsprechende Exporttarife für Mannheim einzurichten. Jedenfalls könne auf Grund des bis jetzt in thatsächlicher Beziehung gelieferten Materials eine derartige Einrichtung nicht in Aussicht genommen werden.

Für diejenigen Industrien Badens, welche fertige Gebrauchsartikel für den Export herstellen, erscheine es andererseits erwünscht, auch in Bezug auf die Eisenbahnfrachten thunlichst so gestellt zu werden, dass es ihnen ermöglicht wird, sich der Vermittelung der Deutschen Exportgeschäfte an Stelle der Belgischen oder Englischen Exportgeschäfte zu bedienen.

Herr Ettlinger (Karlsruhe) bestätigt, dass die von ihm befragten Interessenten seines Bezirkes fast ausnahmslos die Ermässigung des Export-Stückguttarifs im Verkehr mit den Deutschen Seehäfen als erwünscht bezeichnet haben.

Von den übrigen Mitgliedern des Eisenbahnrathes werden Bedenken gegen den Stückgut-Exporttarif nicht erhoben.

Aus dem Deutschen Reich

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Im Anschlusse an die in Nr. 101 S. 947 1888 d. Ztg. gemachten Mittheilungen können wir heute berichten, dass die „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften“ am 1. April d. J. als Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes zur Ausgabe gelangt ist.

Diese nach eingehenden Vorarbeiten zum ersten Male in solcher Vollständigkeit hergestellte Zusammenstellung enthält an erster Stelle als „Besonderes Inhaltsverzeichniss“ ein umfangreiches Sachregister. Sodann folgen als Abschnitt A „Allgemeine Bestimmungen“ und zwar I. Zoll- und Steuervorschriften und II. als „Polizeiliche Vorschriften“ die Bestimmungen und Ausführungsvorschriften über die internationale Reblauskonvention. Der Abschnitt B enthält als „Besondere Bestimmungen“ die im Verkehre nach Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien und Irland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Rumänien, Russland, Schweden, der Schweiz und den Deutschen Zollvereinsausschlüssen zu beachtenden Zoll-, Steuer-, polizeilichen und sonstigen Bestimmungen. In einem Anhang endlich sind die Vorschriften, betreffend den Verkehr mit steuerpflichtigen Gegenständen innerhalb des Deutschen Reiches aufgenommen.

Da die Kenntniss der umfangreichen, 166 Seiten Tarifformat starken „Zusammenstellung“ auch für das geschäftstreibende Publikum, besonders die Spediteure, von grossem Interesse sein wird, so soll dieselbe auch käuflich zum Preise von 1,50 ℳ von den Verbandsverwaltungen an das Publikum abgegeben werden und sind bezügliche Anträge am zweckmässigsten an die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover als geschäftsführende Direktion des Verbandes zu richten. Auch werden Abonnements auf die Nachträge in derselben Weise angenommen, wie solche für den Bezug der Tarife zugelassen sind.

Hierbei wird jedoch von der Eisenbahnverwaltung die Uebernahme einer Gewähr für Vollständigkeit und Richtigkeit der Zusammenstellung ausdrücklich abgelehnt, weil denselben nicht überall offizielle Quellen für Entnahme der Bestimmungen zur Verfügung stehen, und weil die Vorschriften häufig und schnell eine Veränderung erfahren, ohne dass die Eisenbahnverwaltungen rechtzeitig davon Kenntniss erlangen können.

Umbau des Potsdamer Bahnhofs in Berlin.

Ueber die durch den Umbau des Potsdamer Bahnhofs in Berlin bedingten Aenderungen bezüglich des Vorortverkehrs ist den Lokalverkehrkomitees zu Steglitz und Friedenau, dem Bezirksverein Schöneberg (Sektion Friedenau), dem Lichterfelder Westverein und dem Zehlendorfer Ortsverein von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg unter dem 16. v. Mts. der folgende Bescheid zugegangen:

„Auf Ihre an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete, an uns zur Bescheidung abgegebene Eingabe vom 17. Januar d. J. erwidern wir hierdurch ergebenst, dass bei den Entwürfen für den Bau des dritten und vierten Gleises von Berlin über Zehlendorf nach Wannsee und Potsdam — der Wannseebahn — den Bedürfnissen und Wünschen der westlichen Vororte, soweit es die Verhältnisse irgend gestatten, Rechnung getragen wird. Der Wannseebahnhof in Berlin soll unmittelbar an das südliche Ende der Halle des Potsdamer Bahnhofs, gegenüber der Ausfahrt nach der Linkstrasse, an-

gelegt und dieser Ausgang durch einen, unter den Bahnhofsgleisen hindurchführenden Fussgängertunnel auch mit der Köthenerstrasse und dem dort anzulegenden neuen Bahnhof der Ringbahn verbunden werden, so dass sowohl der westlich als der östlich davon belegene Stadttheil auf den kürzesten Wegen nach den Bahnhöfen der Ringbahn und der Wannseebahn gelangen können. Die Belassung der Abfahrts- und Ankunftsstelle für die Wannseebahn an der jetzigen Stelle ist nicht möglich, weil der Raum in der Halle der Potsdamer Bahn dafür nicht ausreicht, auch die neuen Gleise höher gelegt werden müssen, als die jetzigen Gleise der Bahn nach Potsdam. Ebenso wenig würde die in Vorschlag gebrachte Vertauschung der beiden Bahnen ausführbar sein, ohne den ganzen Bahnhof zu beseitigen und die dortigen Bauten ganz neu zu gestalten. Wir sind aber auch überzeugt, dass durch die in Aussicht genommene, vorstehend beschriebene Anordnung des Wannseebahnhofs unmittelbar am südlichen Ende des jetzigen Personenbahnhofs und die Herstellung von Fussgängerverbindungen nach der östlichen und westlichen Seite allen berechtigten Wünschen entsprochen und den Bedürfnissen der Vorortsbewohner genügt werden wird. Die Anlage provisorischer Einrichtungen wird nicht beabsichtigt."

Preussische Staatsbahnen:

Blankettkarten bei Abfertigung geschlossener Gesellschaften.

Wo im Lokal- und Staatsbahnverkehr Fahrkarten mit vollständigem Aufdruck nicht aufliegen, braucht fortan bei der Abfertigung geschlossener Gesellschaften, wie Familien, Jagdgesellschaften usw., für die einfache Fahrt mehrerer zusammengehörender Personen — aber nicht über zehn — in derselben Klasse und nach derselben Station nur eine Blankettkarte ausgestellt zu werden. Behufs schnellerer Abfertigung ist dem reisenden Publikum zu empfehlen, zutreffendenfalls dem Beamten sofort die entsprechenden Angaben zu machen.

Gepäckfrachtberechnung für Velocipede.

Für Velocipede, welche als Reisegepäck zur Beförderung gelangen, werden vom 1. April d. J. ab bei der Gepäckfrachtberechnung an Stelle des wirklichen Gewichts folgende Normalgewichtssätze zu Grunde gelegt: für zweirädrige 20 kg; für Dreiräder, deren Aussenmaasse die etwa verlangte Verwiegung auf der Stationswaage nicht zulassen, 40 kg (für einsitzige) bezw. 50 kg (für zweisitzige). Die bisherige Bestimmung, nach welcher auf Velocipede ein Gepäckfreigewicht nicht gewährt wird, bleibt bis auf weiteres bestehen.

Direktionsbezirk Hannover.

Am 1. April d. J. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover der zwischen Braunschweig und Gross-Gleidingen gelegene Haltepunkt Broitzen für den Personenverkehr eröffnet worden. (Siehe Bekanntmachung in voriger Nummer.)

Mittelsteine-Landesgrenze bei Ottendorf.

Am 5. April d. J. wird die Bahnstrecke Mittelsteine-Landesgrenze mit ihrer Fortsetzung auf Oesterreichischem Gebiet bis Ottendorf (Braunau) dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Anleihen verstaatlichter Bahnen.

Nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin sind die Verwaltungsgeschäfte folgender Anleihen verstaatlichter Bahnen: a) der 4 pCt., früher 4½ pCt., Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Prioritätsanleihe II. Emission, b) der 4 pCt., früher 4½ pCt., Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Prioritätsanleihe Lit. C, c) der jetzt 4 pCt. Thüringischen Eisenbahnanleihe VI. Serie, d) der 4 pCt. Berlin-Hamburger Eisenbahnanleihe I. Emission, e) der 4 pCt., früher 5 pCt., demnächst 4½ pCt. Berlin-Hamburger Eisenbahnanleihe III. Emission, f) der 4 pCt., früher 4½ pCt., Schleswigschen Eisenbahnanleihe vom 1. Juli 1885 — mit dem 1. April d. J. von den Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt bezw. Altona an die Königliche Eisenbahndirektion Berlin übergegangen.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Hauptverwaltung der Staatsschulden hat die 4 pCt. Prioritätsobligationen Serie III zum 1. Juli 1889 gekündigt. Diese Prioritätsanleihe, welche aus dem Jahre 1847 datirt, erst 5 pCt., dann 4½ pCt. war und im Jahre 1853 auf 4 pCt. konvertirt wurde, umfasst nahezu noch den ursprünglichen Betrag, nämlich 6 898 500 ℳ von 6 900 000 ℳ, da eine Amortisation der Anleihe erst nach gänzlicher Tilgung der Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Bahn beginnen sollte; die Totalkündigung ist indess s. Z. vorbehalten worden. Mit den Obligationen III. Serie verschwinden die gesammten Prioritäten der Bahn vom Markt, nachdem die I. und II. Serie schon zum 1. Juli 1888 gekündigt worden war.

Wie der „Berl. Actionär" aus guter Quelle erfährt, wird bei weiterer eventueller Kündigung von Prioritäten der verstaatlichten Bahnen Umtausch gegen 3½ pCt. Konsols angeboten werden.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Der Braunschweigischen Landesversammlung ist eine Vorlage zugegangen, wonach der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft zum Bau einer Schmalspurbahn von Güntersberge über Stiege nach Hasselfelde eine nicht rückzahlbare Beihilfe von 200 000 ℳ gewährt werden soll. Nach Angabe der „Voss. Ztg." beantragt die Finanzkommission indess Ablehnung der Regierungsvorlage.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

In der kürzlich abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsraths wurde der Rechnungsabschluss für 1888 vorgelegt. Nach demselben beziffern sich die Einnahmen auf etwa 2 370 000 ℳ, die Betriebsausgaben auf 1 035 000 ℳ; von dem Ueberschuss von 1 335 000 ℳ sollen dem Erneuerungsfonds I etwa 193 000 ℳ, dem Reservefonds II 54 900 ℳ, dem Erneuerungsfonds II 10 000 ℳ überwiesen werden; die Eisenbahnsteuer erfordert etwa 27 000 ℳ, die Zahlung der 5 pCt. Vorzugsdividende auf die Stammprioritäten 642 000 ℳ, und aus dem Rest soll die Vertheilung von 3 pCt. Dividende auf die Stammaktien bei der Generalversammlung beantragt werden.

Ostpreussische Südbahn.

Die Tagesordnung der zum 24. d. Mts. einberufenen ordentlichen Generalversammlung der Ostpreussischen Südbahn enthält nachstehende Anträge von Aktionären: 1. betreffend Beschlussfassung, die Bahn vor dem Jahre 1895 nicht zu verkaufen; 2. betreffend Beschlussfassung hinsichtlich der Ermässigung des Zinsfusses und der Tilgung der Prioritätsobligationen, sowie der Feststellung eines Höchstbetrages für den Erneuerungsfonds, 3. betreffend Darlegung und Beschlussfassung in Sachen der Frachtvergütungen.

Aus Württemberg: Stellung und Abfertigung von Vieh- und Güterwagen, Annahme von Trinkgeldern.

Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen hat im Amtsblatt veröffentlicht, es sei ihr zur Kenntniss gekommen, dass die rechtzeitige Stellung und Abfertigung von Wagen für den Vieh- und Güterverkehr häufig nur durch Verabfolgung von Trinkgeldern an die niederen Bahnhofsbediensteten und Bahnhofsarbeiter zu erreichen sei. Die Stations- und Expeditionsvorstände werden auf diesen Missstand aufmerksam gemacht und es wird ihnen die genaue Ueberwachung dieses Zweiges des Abfertigungsdienstes mit der Aufforderung ernstlich eingeschärft, der unbefugten Forderung oder Annahme von Trinkgeldern mit aller Strenge entgegenzutreten.

Strassenbahnen.

Die Generalversammlung der Grossen Hamburg-Altonaer Strassenbahngesellschaft hat den Aufsichtsrath ermächtigt, bis eine Million Mark neue Aktien nicht unter Nennwerth, sowie neue Anleihescheine bis eine Million Mark auszugeben.

Die Generalversammlung der Magdeburger Strasseneisenbahn hat die Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1888 genehmigt und die Dividende auf 10 pCt. = 50 ℳ für die Aktie festgesetzt. Dem Vorstand und Aufsichtsrath wurde Entlastung ertheilt.

Die Posener Pferdeeisenbahn hat im vorigen Jahre durch Ueberschwemmungen eines Theils der Gleisanlagen, durch Umpflasterungen und Kanalisationsanlagen erhebliche Störungen erlitten. Der Güterverkehr erbrachte an Einnahmen 89 470 ℳ, während er an Ausgaben 76 289 ℳ erforderte. Somit bleibt ein Ueberschuss von 13 180 ℳ. Dazu treten 1 329 ℳ Zinsen und Koursgewinn, während ein beim Personenverkehr sich ergebender Betriebsverlust von 1 893 ℳ in Abzug zu bringen ist. Von dem Reingewinn von 12 615 ℳ soll 1 pCt. Dividende = 10 000 ℳ gezahlt werden.

Kanalfragen in Elsass-Lothringen.

Die öffentliche Meinung des Reichslandes beschäftigt sich, wie die „Magdeb. Ztg." berichtet, neuerdings mehr als je mit den verschiedenen, die Elsass-Lothringischen Interessen berührenden Kanalfragen, nämlich mit der Vertiefung des Kanalnetzes und der Erbauung des Mosel- sowie des Rheinkanals zwischen Strassburg und Speier. Der Verwirklichung am nächsten steht die Kanalvertiefung, welche bekanntlich bei dem angrenzenden Französischen Kanalnetze längst durchgeführt ist und wegen der damit zusammenhängenden Frachtersparniss den Nutzen der betreffenden Wasser-

strassen um etwa 30 pCt. erhöhen würde. Nachdem sich die verschiedenen Handelskammern, ferner auch die Regierung und die Mehrheit des Landesausschusses für die Vertiefung ausgesprochen haben, hängt die Ausführung derselben nur noch von den Verhandlungen ab, welche mit dem an der Sache interessirten Staate Preussen wegen Leistung eines Beitrages im Gange sind. Zur Deckung der Kosten ist aus den Ueberschüssen des Haushaltsetats bereits ein Reservefonds gebildet worden. Weniger günstig, wenn auch neuerdings durchaus nicht aussichtslos, stehen die Dinge bezüglich der beiden erwähnten Neubauten von Kanälen. Dem Kanal Strassburg-Speier steht immer noch entgegen, dass die in erster Linie betheiligten Länder, nämlich Elsass-Lothringen und die Pfalz, sich an den Kosten nur in ganz geringem Maasse betheiligen, bezw. die Hauptkosten dem Reiche aufbürden wollen. Eine Aenderung dieses Verhaltens darf wohl erwartet werden, namentlich von Elsass-Lothringen, für dessen Landeshauptstadt die geplante Wasserstrasse geradezu als eine Lebensfrage bezeichnet werden kann.

Hafeneinrichtungen in Hamburg.

Durch die neuen Hafeneinrichtungen zu Hamburg haben sich die Verkehrsverhältnisse namentlich für die Binnenschifffahrt schwieriger gestaltet, als sie vor dem Zollanschluss gewesen sind. Von der Dresdener Handelskammer ist daher bei dem Senat zu Hamburg eine Reihe von Anträgen auf Vervollkommnung dieser Einrichtungen gestellt worden, um deren Befürwortung die übrigen Handelskammern, in deren Bezirken Schifffahrt auf oder nach und von der Elbe betrieben wird, gebeten worden sind. Diese von der genannten Handelskammer eingehend begründeten Anträge gipfeln in folgenden Wünschen:

1. Kais im Zollhafengebiete zum Laden und Löschen für den Binnenlandsverkehr von und nach der Stadt Hamburg nahe dem Innern der Stadt bereit zu stellen bezw. zu errichten;
2. Krahne und Bergeschuppen zu allgemeinem Gebrauche gegen angemessene tarifmässige Gebühren für den Binnenlandsschiffsverkehr herzustellen;
3. in fernerer Zeit diese Einrichtungen im Zollhafengebiete zu erweitern durch Eröffnen der Kanäle im Hammerbrook bis zum Nordkanale für alle Elbschiffe;
4. Kais mit Bergeschuppen und Krahnen im Freihafengebiete für die vorübergehende Aufnahme solcher Güter zu errichten, welche im Verkehr zwischen See- und Elbschiffen nicht sofort abgenommen werden können, und deshalb insbesondere die beiden Schuppen am Magdeburger Hafen diesem Zwecke zu belassen;
5. für die Elbschiffe im Freihafengebiete weitere Hafenräume einzurichten und anzuweisen, derart, um die verkehrenden Schiffe so legen zu können, dass stets einer der Borde für das Aus- oder Einladen der Güter zugänglich bleibt.

Aus Belgien.

Parlamentarisches.

Der in neuerer Zeit bekanntlich vielfach angegriffene Eisenbahnminister hatte kürzlich in der Kammer Gelegenheit, seine Verwaltung zu rechtfertigen. Nach dem bezüglichen Berichte der „Voss. Ztg." bemerkte der Minister etwa folgendes:

Belgien hat die billigsten Fahrpreise; es befördert jährlich 55 Millionen Reisende für 40 Millionen Francs. Würde man die Französischen oder Englischen Fahrpreise einführen, so würde sich die Einnahme um 20 Millionen Francs erhöhen. Bei den jetzigen billigen Fahrpreisen sei die für alle Wagen geforderte bessere Ausstattung, Beleuchtung und Heizung unausführbar. Der Anschluss der Wagen III. Fahrklasse an die internationalen Züge sei nicht möglich, da dadurch die Schnelligkeit derselben wesentlich beeinträchtigt werden würde. Die elektrische Beleuchtung der Bahnhöfe hat sich so bewährt, dass die Regierung die Einführung dieser Beleuchtung für alle grösseren Bahnhöfe beschlossen hat. Dagegen sind die Erwartungen, welche man an die Einführung der Metallschwellen geknüpft hatte, nicht in Erfüllung gegangen. Dieselben haben sich so ungleich bewährt, dass sämmtliche Eisenbahningenieure des Ministeriums von ihrer Einführung abrathen und auf weitere Versuche dringen. Die Regierung ist trotz der grossen Steigerung der Einnahmen, da man nicht wissen könne, wie lange sie anhalten, ausser Stande, die Wünsche der „unersättlichen" industriellen Kreise zu befriedigen. Sie hat die Beförderungstarife für die Kohlen, um die Belgischen Kohlen vor den Deutschen Kohlen zu retten, um 5 pCt. herabgesetzt; sie hat im Interesse der Metallindustrie die Beförderungspreise für Erze um 50 Cts. ermässigt. Trotzdem erklären die Industriellen, es sei nichts geschehen; aber weitere Tarifherabsetzungen können nicht bewilligt werden, zumal ähnliche Ermässigungen für die anderen Industriezweige und die Produkte der Landwirthschaft gleichfalls eingeführt werden mussten. Auch eine Herabsetzung der Telegraphengebühren ist, da dieser Dienst mit Verlust arbeitet, unmöglich. Jede beförderte Depesche bringt dem Staate 21 Cts. Verlust; die inländischen Depeschen bringen dem Staate einen Verlust von 500 000 Frcs., die Dienstdepeschen einen solchen von 1,5 Millionen Francs.

Kohlentarife.

Die Staatsbahnverwaltung hat die bisherige beträchtliche Ermässigung der Kohlentarife bis zum 1. März 1890 ausgedehnt.

Fernsprechwesen.

Das Fernsprechen auf weite Entfernungen auf dem Lande bietet keine grossen Schwierigkeiten mehr dar; um so mehr beeifern sich die Belgischen Fachkreise, das Fernsprechen auch zu Wasser zu ermöglichen. Das Fernsprechen auf weite Entfernungen ist unter dem Wasser leichter als auf dem Lande, weil die Isolirung der unterseeischen Drähte eine vollständigere ist und man nicht die zahlreichen Induktionsströmungen wie in den grossen Städten zu befürchten hat. Ein erster Versuch, zu welchem das Brüsseler Haus für Elektrizität Mourlon die erforderlichen Einrichtungen geliefert hat, wird jetzt zwischen Buenos-Ayres und Montevideo mitten durch die Mündung des Rio de Plata auf einer Länge von 50 km gemacht. Man kann mittelst derselben Drähte gleichzeitig telegraphiren und fernsprechen. Gelingt dieser Versuch in der That, so halten Belgische Ingenieure es für möglich, Fernsprechkabel auch durch den Kanal (La Manche) zu legen.

Luxemburg.

Prinz Heinrich-Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat die Dividende für 1888 auf 2 pCt. (10 Frcs.) gegen $1^2/_5$ pCt. in 1887, vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung, festgesetzt.

Aus Frankreich.

Lagerung von Gegenständen neben den Hauptgleisen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Erlass vom 15. Februar d. J. angeordnet, dass Gegenstände, welche nicht in höchstens 24 Stunden beseitigt werden können, mindestens 1,35 m von den Schienen der Hauptgleise entfernt bleiben müssen.

Leichte Züge.

In Ergänzung der, hinsichtlich der sogenannten leichten Züge (trains légers) bereits bestehenden einfacheren Vorschriften hat der Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 9. v. Mts. eine weitere Verordnung erlassen, aus welcher folgende Einzelheiten hervorzuheben sind: Die leichten Züge dürfen höchstens sechzehn Achsen stark sein. Dieselben können durch eine Lokomotive oder durch einen, in einem der Wagen befindlichen Motor befördert werden; in dem letzteren Falle sind die Achsen des Motorwagens in der vorerwähnten Anzahl von sechzehn Achsen einbegriffen. Bei diesen Zügen wird von dem Artikel 20 der Verordnung vom 15. November 1846, wonach ein Packwagen oder ein mit Reisenden nicht besetzter Wagen sich zwischen dem Motor und dem ersten Personenwagen befinden muss, Abstand genommen. Falls alle Personenwagen der leichten Züge mit durchgehenden Bremsen ausgerüstet sind, kann der Minister der öffentlichen Arbeiten das Fehlen des Heizers genehmigen, insofern der Zugführer sich in der Regel auf der Maschine oder in dem ersten Wagen des Zuges befindet, so dass er erforderlichenfalls leicht zu der Maschine gelangen und das Anhalten des Zuges veranlassen kann. Ausserdem kann bei diesen Zügen, wenn sämmtliche Fahrzeuge derselben mit der durchgehenden Bremse versehen sind, mit Genehmigung des Ministers von der Bestimmung im Artikel 18 der vorgenannten Verordnung, wonach der letzte oder einer der letzten Wagen durch einen besonderen Beamten zur Bedienung der Bremse besetzt sein soll, abgesehen werden.

Der Kohlenverkehr in Frankreich.

Die Kohlen- und Kokseinfuhr in Frankreich betrug in den ersten 11 Monaten des Jahres 1888, wobei in ( ) die Einfuhr im gleichen Zeitraum 1887 beigefügt ist:

a) Kohlen aus England 3 145 969 (3 131 327) t, aus Belgien 3 506 154 (3 675 387) t, aus Deutschland 721 839 (780 213) t, aus anderen Ländern 3 185 (2 559) t, zusammen 7 377 147 (7 589 486) t;
b) Koks aus Belgien 733 192 (689 841) t, aus Deutschland 301 601 (236 213) t, aus anderen Ländern 17 217 (17 727) t, zusammen 1 052 010 (943 781) t.

Demgegenüber betrug die Ausfuhr:

a) Kohlen nach Belgien 179 589 (170 657) t, nach Italien 90 756 (71 507) t, nach der Schweiz 108 071 (105 118) t, nach der Türkei 3 437 (4 466) t, nach Egypten 891 (331) t, nach Algerien

17 699 (38 941) t, nach anderen Ländern 98 239 (78 722) t, zusammen 498 682 (469 742) t;

b) Koks insgesammt 47 248 (38 034) t.

Diesen der Zeitung „L'ancre de St. Dizier" entnommenen Zahlen fügen wir aus der Zeitung „La Houille" nachstehende über die Gesammt-Kohlenförderung in Frankreich Auskunft gebende Ziffern bei:

Im ersten Halbjahr 1888 wurden in Frankreich insgesammt 10 860 925 t Kohlen gefördert gegen 10 037 593 t im gleichen Zeitabschnitt 1887.

Die grösste Förderung weist das Becken Nord et Pas de Calais auf mit 5 957 249 t, dann folgen Loire mit 1 576 447 t, Gard mit 898 146 t, Bourgogne und Nivernais 786 405 t, Tarn et Aveyron 564 216 t, Bourbonnais 483 582 t, Auvergne 150 969 t, Herault 112 108 t, Vosges méridionales 109 085 t, Creuse et Corrèze 91 950 t, Ouest 65 901 t, Alpes occidentales 64 867 t.

Aus der Schweiz.

Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft hat in seiner Sitzung vom 18. März das Regulativ über die Theilnahme an den Generalversammlungen in dem Sinne geändert, dass künftig die blosse Erklärung über den Aktienbesitz nicht mehr genügt, sondern wie bei den anderen grösseren Schweizerischen Eisenbahnen die Aktien deponirt werden müssen.

Er hat ferner auf Grund der unterm 8. April 1885 mit dem Bundesrath getroffenen Vereinbarung, betreffend Bereinigung der Bilanz, beschlossen, für die Amortisation des Bilanzpostens „zu amortisirende Verwendungen" das System der festen jährlichen Quote (1 040 000 Frcs.) zu verlassen und zu dem der steigenden Annuität überzugehen, in der Meinung, dass die hierdurch erzielte Minderausgabe zunächst zur Bildung einer Reserve für Erhöhung des Aktienkapitals um 2 Millionen Francs zu verwenden, resp. diese Verwendung bei der Generalversammlung zu beantragen sei. Der Bundesrath wird ersucht, mit Rücksicht auf die nun allmählich eintretende Erfüllung der Bauverpflichtungen die Frist für Tilgung des genannten Bilanzpostens um 5 Jahre (entsprechend der seinerzeit der Centralbahn gewährten Frist) zu verlängern, sowie eine mit ihm noch zu vereinbarende, bezw. vom Bundesgericht festzustellende Summe von den für die Moratoriumslinien verwendeten und auf Amortisationskonto gebrachten Ausgaben wieder auf das Baukonto überzutragen.

Er nahm u. a. folgende Mittheilungen der Direktion entgegen:

Die Direktion hat in Benutzung einer Vollmacht des Verwaltungsrathes durch einen Vertrag mit dem Eisenwerke Krupp in Essen den etwa 17 000 t betragenden Bedarf an Stahlschienen für die Oberbauerneuerung auf dem alten Netze während der nächsten 5 Jahre und für die Moratoriumslinien, ausschliesslich Thalweil-Zug, gesichert.

Die von der Landesgegend (ausschliesslich Kanton) für die rechtsufrige Seebahn zu leistende Subvention (3 600 000 Frcs.) ist rechtzeitig (am 15. Februar) einbezahlt und ebenso sind die Erdarbeiten an dieser Linie rechtzeitig (am 1. März) begonnen worden.

Der Antrag des Bundesrathes, dass die im Jahre 1887 auf das Baukonto gebuchten Posten für kontinuirliche Bremsen (39 706 Frcs.) von der Baurechnung abgesetzt und auf Betriebsrechnung übernommen werden, ist vom Bundesgerichte mittelst Urtheils vom 29. Dezember 1888 abgewiesen worden.

Pilatusbahn.

Aus dem soeben erschienenen Geschäftsbericht der Pilatusbahn verdient erwähnt zu werden, dass das Aktienkapital von 2 Millionen Francs seit Ende September v. J. voll einbezahlt ist. Die ganze 4 618 m lange Bahnanlage (Maximalsteigung 48 pCt.) ist bis auf den inneren Ausbau der zwei Stationsgebäude, der in diesem Frühjahr erstellt werden wird, vollendet; die Eröffnung des Bahnbetriebes für die Saison 1889 (und zwar anfangs Juni) ist vollständig gesichert. Das Baukonto belief sich zu Ende vorigen Jahres auf 1 989 668 Frcs. für den Bahnbau und 143 093 Frcs. für den Hotelbau, zusammen also auf 2 132 761 Frcs.

Aus Italien.

Bauten, Entwürfe usw.

Bauten bei Rom. Der Plan der Mittelmeerbahnverwaltung für die Ringbahnverbindung Trastevere-Termini ist jetzt veröffentlicht worden. Für den Bau der Strecke selbst sind zwei Loose in Aussicht genommen, während ein dritter Theil der Arbeiten sich darauf bezieht, bei der bereits bestehenden Linie Termini-S. Paolo das Gefälle von 10 pCt. auf 7,5 pCt. zu ermässigen, was auf rund 167 000 L. veranschlagt wird. Die eigentliche Neubaustrecke misst 2,8 km, die Gesammtlänge Trastevere-Termini 9,2 km mit grösster Neigung von 7,5 pCt., und wird durchweg mit doppeltem Schienenstrange ausgeführt. Die erste 355 m lange Baustrecke geht von der Ausfahrt aus dem Bahnhof Trastevere bis zum Eingang des Aventintunnel und enthält eine Brücke mit einem Mittelbogen von 125,5 m Spannung, zu welchem von jeder Seite ein Viadukt von je 2 Bogen führt; jeder dieser 4 Bogen erhält eine lichte Weite von 44 bis zu 48,75 m. Für die Bauausführung sind 27 Monate in Aussicht genommen. — Die zweite Baustrecke vom Beginn des Aventintunnels bis zur Abzweigung von der gegenwärtigen Linie enthält ausser dem 297 m langen Tunnel noch zwei grössere Kunstbauten, und zwar beides eiserne Brücken: die erste von 25 m Spannweite, und die andere schräg laufende, von 30 m lichter Weite. Die Ausführung des Baues soll binnen zweier Jahre beendigt sein.

Die gesammten Kosten der Linie wurden auf rund 3 901 000 L. veranschlagt.

Die von der Südbahngesellschaft für die Verbindung der Linien Rom-Orte und Rom-Solmona in Aussicht genommenen Bauten bestehen in der Erweiterung des Bahnhofes Portonaccio, der Anlage eines neuen Bahnhofes an der Linie Rom-Sulmona und Legung eines Schienenstranges von diesem Bahnhof nach dem Abladeplatz an der Via Prenestina. Die Kosten werden einschliesslich des Oberbaues 3 109 272 L. betragen.

Cerignola. Von diesem an der Strecke Foggia-Bari gelegenen Bahnhofe soll eine 6½ km lange normalspurige Zweigbahn nach der gleichnamigen Ortschaft erbaut werden; für diesen Bau wurde unter Zugrundelegung eines jährlichen Zuschusses von 1 500 L. für 1 km ein Konzessionsvertrag zwischen Staat und Gemeindevertretung auf 90 Jahre abgeschlossen. Für den Bau einschliesslich des Fahrparks sind rund 770 000 L. veranschlagt und die Südbahngesellschaft will den Betrieb übernehmen.

Garda-Peschiera-Mantua. Der leitende Ausschuss für diese Bahnverbindung beabsichtigt, die Vorarbeiten für eine Linie Garda-Bardolino-Ladize-Peschiera-Valeggio-Monzambano-Roverbella-Mantua vornehmen zu lassen.

Tramway Genua-Bolzaneto-Pontedecimo. Die Provinzialvertretung Genuas hat der Französischen Allgemeinen Tramwaygesellschaft die Benutzung der Provinzialstrasse Bolzaneto-Pontedecimo gestattet, mit der Bedingung, den Betrieb der Linie durch Zugthiere binnen 6 Monaten und mittelst Dampfkraft binnen eines Jahres zu eröffnen. Für die Provinzialstrasse Genua-Bolzaneto war eine entsprechende Genehmigung bereits ertheilt.

Elektrische Trambahnen zu Neapel. Der städtischen Verwaltung liegen die Entwürfe für ein ganzes Netz durch Elektrizität zu betreibender Trambahnen vor, und zwar sind 5 Linien in einer Gesammtlänge von 14,8 km bereits fest bestimmt, während für 2 Linien noch die Stadt Verfügung treffen soll. Die 5 ersten Linien sind: vom Bahnhofsplatz nach der Gallerie Santa Brigida (einschliesslich einer Zweiglinie), nach der Mündung des Pollenakanals, nach der neuen Universität, nach der Seeküste, und von der Piazza del Plebiscito zum Corso Vittorio Emanuele; von den beiden weiteren Linien soll die eine die Piazza del Castello mit dem Stadtbezirk Sa. Lucia verbinden und bis zum Arsenal und dem Königlichen Palast weitergeführt werden können, während die andere die Pizza del Plebiscito mit der dei Martiri verbinden soll.

Der technische Ausschuss der Stadt hat übrigens den Betrieb einer ferneren elektrischen Tramlinie von der Museumstrasse nach Capodimonte bereits geprüft und in der Hauptsache genehmigt.

Eintrittskarten auf Bahnhöfen. Während des Kalenderjahres 1888, d. h. erst ab Februar, wurden auf dem ganzen Mittelmeernetz 843 005 Einzel- und 15 Dauerkarten für 2 oder 6 Monate verausgabt, welche einen Erlös von insgesammt 127 530 L. einbrachten. Der Reinertrag fällt der Pensions- und Hilfskasse für Beamte und Arbeiter der Gesellschaft zu.

Lazarethzüge des Rothen Kreuzes. Auf Anlass der Vertretung der Südbahngesellschaft und durch Fürsorge der obersten Leitung des Italienischen Rothen Kreuzes hat in Florenz für mehrere Werkstättenvorstände eine eingehende Unterweisung bezüglich der Ausrüstung von Wagen für Lazarethzüge stattgefunden. Unter Einverständniss der Regierung wollen die bezeichneten beiden Behörden baldmöglichst ähnliche Unterrichtskurse für die übrigen Werkstattsleitungen des genannten Netzes bewirken.

Vom Italienischen Tramwayverein. Gegen den von den Ministerien für Finanzen und für öffentliche Arbeiten beabsichtigten Stempelzuschlag von je 10 Cts. auf jede Fahrkarte II. Klasse der Eisenbahnen und Dampfschiffe, für Fahrkarten I. und II. Klasse von Dampftrambahnen und bedingungsweise bei befördertem Gepäck, Gut und Vieh zur Erhebung zu bringen, hat der Verein in einer von 20 grösseren

Tramwayverwaltungen (mit mehr als 2000 km Betriebsnetz) unterzeichneten, an die Landesvertretung Italiens gerichteten Denkschrift sich eingehend ausgesprochen, weil derselbe das Trambahnwesen in einer Weise belaste, die ausser allem Verhältniss zu dem gehofften Nutzen stehe, also vom volkswirthschaftlichen Standpunkt aus nicht richtig sei. St.

Aus Dänemark.

Seeländische Küstenbahn.

Die „Voss. Ztg." berichtet, dass die lange projektirte direkte Bahnverbindung zwischen Kopenhagen und Helsingör nunmehr endlich zur Ausführung kommen dürfte. Der Eisenbahnausschuss des Folkethinges hat nämlich die unveränderte Annahme der Regierungsvorlage, betreffend den Bau dieser Bahn, empfohlen. Auch der Bau der Bahn von Frederikshafen nach Skagen (etwa 50 km), der vom Landsthinge bereits bewilligt ist, wird von dem Ausschusse befürwortet.

Aus Russland.

Verbot der Lokomotivenheizung mit Holz.

Wie die „Moskowskija Wedomosti" erfahren, soll demnächst dem Reichsrath ein Gesetzprojekt vorgelegt werden, nach welchem es den Eisenbahnen in Zukunft verboten sein wird, ihre Lokomotiven mit Holz zu heizen. Steinkohlen, Naphta und andere Surrogate sollen das Holz ersetzen.

Südwestbahn-Gesellschaft.

Die Südwestbahnen haben, wie die „Magd. Ztg." berichtet, in den letzten beiden Monaten des Jahres 1888 im Vergleich zum Vorjahre so bedeutende Mehreinnahmen erzielt, dass der Ende Oktober ausgewiesene Mehrertrag von 5,75 Millionen Rubel sich bis Ende des Jahres auf 7932000 R. vergrössert hat. Dementsprechend sind auch die Dividendenaussichten günstiger geworden und es verlautet, dass die Superdividende 2 R. 70 Kop., die Gesammtdividende also 7,7 pCt. betragen dürfte. Den Mehreinnahmen von 7932000 R. soll nur eine Erhöhung der Betriebskosten um 1 Million Rubel gegenüberstehen, so dass der Ueberschuss sich auf 18,25 Millionen Rubel (+ 6,5 Millionen Rubel) stellen würde. Nach derselben Quelle erfordern die gewährleisteten Ausgaben für den Dienst der Anleihen und Aktien im ganzen 13,5 Millionen Rubel; nach Abzug derselben würde ein Reinertrag von 4,75 Millionen Rubel verbleiben. Davon erhält die eine Hälfte mit 2375000 R. der Staat als ersten Gewinnantheil; von der anderen Hälfte werden zunächst 500000 R. zur Erhöhung der Dividende von 5 pCt. auf 6 pCt. verwendet. Aus dem Rest von 1875000 R. ist die Hälfte mit 937000 R. dem Staat als zweiter Antheil zuzuführen. Von der anderen Hälfte sollen 87000 R. den Beamten als Vergütung zufliessen und die verbleibenden 850000 R. zur Erhöhung der Dividende auf 7,7 pCt. dienen. Es würden also von dem Reingewinn, welcher sich nach Bestreitung der gewährleisteten 5prozentigen Aktiendividende ergiebt, 3312000 R dem Staate und 1350000 R. den Aktionären zufallen. Trotz der Bestimmtheit, mit welcher die Russischen Blätter diese Zahlen bringen, nimmt die „Magd. Ztg." jedoch an, dass letztere noch der Bestätigung bedürfen.

Aus Griechenland.

Eisenbahn Piräus - Larissa.

Wie die „Revue de l'Orient" mittheilt, wird die geplante Eisenbahn zwischen Athen und Larissa von der Hafenstadt Piräus ausgehen, über Athen vermittelst eines 3200 m langen Tunnels sich nach Liossia wenden, Theben berühren, den Kopaissee durchkreuzen, an Livadia vorüber nach Suleïman-Bey, weiterhin durch einen 710 m langen Tunnel nach Regheni und sodann durch die Thermopylen, über Lamia, Domokos und durch einen dritten, 780 m langen Tunnel nach Larissa gelangen. Die 345 km lange Strecke soll von den schnellfahrenden Zügen in 6 Stunden und von den gewöhnlichen Zügen in 7½ Stunden durchfahren werden; die mittlere Geschwindigkeit würde also etwa 55 km in der Stunde betragen.

Der Abgeordnetenkammer ist inzwischen, wie wir den Meldungen politischer Blätter entnehmen, ein Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem die Regierung ermächtigt werden soll, zur Herstellung der Bahn eine Anleihe von 80 Millionen aufzunehmen.

Kanal von Korinth.

Die finanziellen Schwierigkeiten, welche über das Comptoir d'Escompte in Paris bekanntlich hereingebrochen sind, haben anscheinend auch auf die Weiterführung der Bauarbeiten am Kanal von Korinth eine unliebsame Einwirkung ausgeübt. Nach einer Reuter-Meldung aus Athen soll die Pariser Société pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de fer für ihre Forderung von mehr als 1 Million Francs an die Kanalgesellschaft bereits auf Material im Werthe von 700000 Frcs. Beschlag gelegt haben. Andererseits veröffentlicht die Verwaltung eine Erklärung, nach welcher nur ein Verlangsamen, aber nicht die Einstellung der Arbeiten zu erwarten wäre. Es seien bereits drei Viertheile der Arbeit geleistet. Von den für die Vollendung auszugebenden 60000 Obligationen hat seiner Zeit ein vom Comptoir d'Escompte geführtes Konsortium 20000 übernommen, womit die Arbeiten bis Ende Januar bezahlt seien; seitdem wurden vom Comptoir 1600000 Frcs. vorgeschossen, dem gegenüber jedoch die 40000 Obligationen zur Verfügung stehen. Wegen Begebung der letzteren seien Verhandlungen eingeleitet.

Amerikanische Mittheilungen.

Viehfracht nach Gewicht.

Wie wir früher mitgetheilt haben, ist von den westlichen Bahnen vor einiger Zeit beschlossen, die Fracht für lebendes Vieh nicht mehr wie früher einfach nach der Wagenladung, sondern — in Anbetracht der nach und nach immer grösser gebauten Wagen — nach dem wirklich ermittelten Gewicht der Thiere zu berechnen. Kaum aber ist, nach Besiegung grosser, der dahin gehenden Vereinbarung entgegengestandener Schwierigkeiten, diese Bestimmung ins Leben getreten, als auch seitens der Versender und Empfänger die ärgsten Klagen sowohl über den durch das Verwiegen entstehenden bedeutenden Aufenthalt, noch mehr aber wohl über die eingetretene erhebliche Frachterhöhung laut geworden sind. Die Staatskommissare von Kansas haben sich daher schon veranlasst gesehen, zu bestimmen, dass dort die frühere Berechnungsweise wieder hergestellt werden soll. Anscheinend ist allerdings der Einheitssatz für 100 Pfund im allgemeinen so hoch gegriffen, dass die früher infolge Wettbewerbung — theils unmittelbar durch Herabdrückung der Wagenladungsfrachtsätze, theils durch vergrösserten Laderaum der Wagen — sehr ermässigten Frachten bedeutende Erhöhungen erfahren haben. Das Ermässigen ist aber bekanntlich viel leichter, als das Heraufsetzen und die Bahnen haben sich auf eine fortgesetzte, allgemeine Bewegung gegen die gedachte Maassregel gefasst zu machen.

Aehnlich wie früher mit den grossen Wagen, so wird auch mit den Kühlwagen (refigerator cars) ohne alles System Wettbewerb getrieben und es wird, wie die „Railr. Gaz." meint, auch hiermit ein Zeitpunkt eintreten, wo die Bahnen bereuen werden, zu weit gegangen zu sein.

Hochbahn in Philadelphia.

Der Stadtverwaltung von Philadelphia liegt ein Antrag der Philadelphia & Reading Eisenbahngesellschaft auf Zulassung des Baues einer Hochbahn von der Newyork - Verbindung, der 15. und Sommersetstrassen bis zu den 12. und Marktstrassen, zur Beschlussfassung vor. Die neue Bahn würde — ausgenommen bei Ueberschreitung der Strassen — grossentheils auf dem der Gesellschaft gehörenden Gelände ausgeführt, auch würde dadurch ein Theil der in den Strassen liegenden Bahnstrecken beseitigt werden, während ein anderer Theil, welcher mit der Hochbahn überbaut würde, nur für den Güterverkehr und nur für gewisse Tagesstunden in Betrieb bleiben soll. Der Plan scheint aber von der Mehrheit des dieserhalb ernannten Ausschusses ungünstig beurtheilt zu werden.

Verkehrszuwachs infolge Streiks.

Der auf den Pferdebahnen Newyorks stattgehabte Streik hat auf den Verkehr der Hochbahnen sehr bedeutenden Einfluss geübt. Die Zahl der auf letzteren in den 7 Werktagen vom 29. Januar bis 5. Februar d. J. einschl. beförderten Personen belief sich auf 4486283 gegen 3399385 im vorigen Jahre, also um 32 pCt. mehr; in den 8 Tagen, einschl. des Sonntags, war die Zunahme 1227501 Personen = etwa 33 pCt. Die durchschnittliche Tageszahl der Fahrgäste betrug in den 7 Wochentagen 640898 — von der Mindestzahl am Dienstag den 5. Februar mit 607000 bis zur Höchstzahl am Sonnabend den 2. Februar mit 687000 Personen gegen bezw. 486000, 461000 und 552000 im Vorjahre. Die grösste vorher erreichte Tageszahl mit 637000 war am 24. Dezember 1888.

Kosten der Personenwagen.

Aus dem Jahresbericht der „Pullman Palastwagen-Gesellschaft" ergeben sich die nachstehenden Durchschnittspreise für Personenwagen (einschliesslich der inneren Ausrüstung): Vestibulwagen erster Ordnung 14129 D. (= 59042 ℳ); andere derartige Wagen: 11812 D. (= 49610 ℳ). Mann- und Woodruff-Wagen 12028 D. (= 50517 ℳ); Pullman-Wagen der Atchison Eisenbahn 14236 D. (= 59791 ℳ); Schlafwagen II. Kl. derselben Bahn: 4365 D. (= 18333 ℳ); gleichartige Wagen auf anderen Bahnen 4887 D. bezw. 4000 D. (= 20555 bezw. 16800 ℳ)

Stadtbahnlinien in Newyork.

Auf Anordnung des Bürgermeisters Grant ist eine bei der Staatsgesetzgebung unverzüglich einzubringende Vorlage ausgearbeitet, welche die schleunigste Anlegung von Durchgangsschnelllinien (rapid transit railroads) in der Stadt Newyork bezweckt. Danach soll eine vom Bürgermeister zu erwählende Kommission von 5 Mitgliedern sofort zusammentreten und während 30 Tagen sich ausschliesslich mit dem Plane bis zu dessen Fertigstellung beschäftigen. Sie soll ermächtigt werden, in jedem beliebigen Theile der Stadt geeignete Strecken abzustecken. Ihre Entwürfe sind einem einzusetzenden Finanzausschusse zu unterbreiten; nach erfolgender Genehmigung seitens desselben ist zu versuchen, die erforderlichen Grundstücke freihändig anzukaufen; bezüglich der auf diese Weise nicht zu erlangenden hat der Finanzausschuss beim Obersten Gerichtshof wegen zwangsweiser Enteignung Antrag zu stellen. Falls die Entwürfe der Kommission die Zustimmung des Ausschusses nicht sofort findet, hat erstere Revision bezw. Abänderung vorzunehmen, bis ein gemeinsames Einverständniss beider Körperschaften erreicht ist.

Frachtüberwachungs-Büreau.

Zu den neuestens von einer Anzahl grosser Bahnen getroffenen Maassregeln, welche dem Herunterwerfen der Frachten usw. entgegenwirken sollen, gehört auch die Einsetzung eines Frachtüberwachungs-Büreaus (Joint Rate Inspection Bureau); an der Spitze desselben bezw. des „Verein. Frachtkomitees“ steht der wohlbekannte H. Fink, neben welchem noch 3 andere Mitglieder der Leitung angehören. Nach der in der „Railr. Gazette“ auszugsweise mitgetheilten Dienstordnung liegt dem Büreau ob, auf die „Festhaltung der Durchgangssätze und die Vermeidung aller Umgehungen derselben“ hinzuwirken und „die dazu nothwendig erscheinende Ueberwachung der Kartirungen usw. einzuführen.“

Es wird zu dem Zweck ein Hauptinspektor ernannt, welchem Reise- und örtliche Inspektoren zur Beihilfe gegeben werden. Diese Beamten sind befugt, auf einer grösseren Anzahl besonders bezeichneter bedeutender Stationen alle Frachtpapiere, -Bücher usw. zu prüfen und sie haben entdeckte Unregelmässigkeiten zur Sprache zu bringen. Ausführliche Bestimmungen hierüber regeln die Einzelnheiten.

Fahrkartenhandel.

Nach Zeitungsnachrichten aus Chicago ist dort der Handel mit Fahrkarten nach Denver zu ermässigten Preisen wieder sehr im Gange. Durchgangskarten II. Klasse nach Francisco und Rundfahrkarten nach Denver werden zu so niedrigen Preisen durch die — Verkaufsprovision beziehenden — Händler (Scalper) abgesetzt, dass die einfache Fahrt nach Denver dadurch erheblich billiger zu machen ist, als bei Lösung der gewöhnlichen Fahrkarte.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Anspruch der Staatsbeamten auf Entschädigung für ein durch einen Unfall verlorenes Nebeneinkommen gegen den Fiskus aus dem R.-Haftpflichtgesetze.** Der Eisenbahn-Betriebssekretär K. zu Berlin hatte bei Gelegenheit einer Dienstreise infolge der Entgleisung des Eisenbahnzuges eine so heftige Gehirn- und Rückenmarkserschütterung erlitten, dass er dauernd dienst- und erwerbsunfähig und pensionirt wurde. Da er bis dahin mit Genehmigung seiner vorgesetzten Dienstbehörde in den freien Abendstunden noch bei einem Rechtsanwalt gegen ein festes Gehalt von 90 *M.* monatlich Büreaudienste versehen hatte, so klagte er auch auf Grund des R.-Haftpflichtgesetzes gegen den Eisenbahnfiskus auf Entschädigung für das verlorene Einkommen aus der gedachten Nebenbeschäftigung, wurde aber vom Landgericht I Berlin abgewiesen. In der hiergegen beim Kammergericht eingelegten Berufung führte er aus, dass nach dem Haftpflichtgesetze q. alles in den Schadenersatz berechnet werden müsse, was der Beschädigte thatsächlich bisher erworben hatte, sowie, dass ein Beamter in dieser Beziehung nicht schlechter gestellt werden dürfe, als jeder andere Staatsbürger. Dass die Dienstbehörde die Genehmigung zur gedachten Nebenbeschäftigung nur auf Widerruf ertheilt und nach dem Unfalle wieder zurückgenommen habe, so könne dieser Umstand nicht in Betracht kommen, weil er, K., diese Genehmigung nun gar nicht mehr gebraucht habe. Dem gegenüber machte Fiskus geltend, dass K. als Subalternbeamter thatsächlich ein Recht auf Nebenbeschäftigung nicht gehabt habe; wenn ihm trotzdem die Genehmigung dazu ertheilt worden sei, seine freie Zeit in gedachter Weise zu verwerthen, so müsse dieser Umstand auf ein Versehen der Aufsichtsbehörde zurückgeführt werden, aus welchem aber K. berechtigte Ansprüche nicht herleiten könne. Das Kammergericht, nachdem es über die Höhe des dem K. aus der Nebenbeschäftigung zugeflossenen Einkommens Beweis erhoben hatte, erkannte grundsätzlich die Berechtigung des Anspruchs des Klägers an und bewilligte demselben die verlangte Entschädigung auf Grund des R.-Haftpflichtgesetzes. (Erk. d. IX. Civilsenats des Kammergerichts vom 19. März 1889.)

Bücherschau.

Retourbillets und kein Ende! Erwiderung gegen Professor L. von Bar von Dr. Morris de Jonge, Gerichtsreferendar in Köln. Berlin 1889. Siemenroth & Worms, SW. Wilhelmstrasse 129. Preis 1 *M.*

Der Herr Verfasser der vorstehend genannten Schrift, welcher bekanntlich bereits früher im Gegensatze zu anderen Fachgelehrten (insbesondere von Jhering) die Unübertragbarkeit von Rückfahrkarten mit Nachdruck verfochten hat, ist durch eine im „Gerichtssaal“ (Band 40, Heft 7) veröffentlichte Abhandlung des Göttinger Kriminalisten, Professor L. von Bar, über „Zweifelhafte Betrugsfälle, insbesondere untersagte Benutzung von Eisenbahn-Retourbillets“ veranlasst worden, nochmals in dieser Angelegenheit das Wort zu ergreifen. Das Ergebniss der Untersuchungen von Bar's lautete, dass die Uebertragbarkeit von Rückfahrkarten entschieden statthaft sei und dass de Jonge in seiner Schrift: „Die Unübertragbarkeit der Retourbillets“ nichts bewiesen habe. Letzterer zergliedert nunmehr den ihm vielfach verschlungen erscheinenden Gedankengang von Bar's, um den eigentlichen juristischen Kern der Frage mit thunlichster Deutlichkeit klar zu legen. Er weist darauf hin, dass, wenn die von ihm vertretene Untheilbarkeitstheorie bei Rückfahrtskarten nicht anerkannt werde, dieselbe sinngemäss auch nicht für einfache Fahrkarten gelten könne, weil alsdann auch letztere lediglich als „Inhaberpapiere“ behandelt werden müssten. Demgegenüber wird jedoch von dem Verfasser behauptet, dass theilweise benutzte Fahrkarten (in gleicher Weise wie sonstige Karten und Marken des täglichen Verkehrs) keine Inhaberpapiere, d. h. keine solche mehr, sondern nur noch Legitimationspapiere sind, indem die Eigenschaft der Fahrkarte als Inhaberpapier in dem Augenblicke endet, in welchem sie durch die Zange des Schaffners koupirt wird.

Die scharfsichtigen Ausführungen de Jonge's werden gewiss in den Fachkreisen mit Interesse verfolgt werden, und zwar um so mehr, als derselbe in dieser, noch nicht völlig aufgeklärten Frage mit grosser Sicherheit den Ansichten berühmter Rechtsgelehrten entgegentritt.

Ein, der kleinen Schrift als Anhang beigefügter Aufsatz über „Die Unübertragbarkeit des Rechts auf Freigepäck“ ist ein Sonderabdruck aus dem Julihefte des Jahrganges 1888 des, in dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen.“ K—e.

Verschiedenes.

Der Kohlenvorrath der Welt.

Gegenüber der in der Tagespresse öfter zum Ausdrucke kommenden Ansicht, als ob die Kohlenversorgung der Welt von der Ergiebigkeit der Kohlenlager Nordamerikas abhänge, weist „Das Handelsmuseum“ auf die zahlreichen noch unausgebeuteten Kohlenfelder in den Niederlanden, der Schweiz, Schweden, Dänemark, Deutschland, Böhmen, Sibirien, Hannover hin, welche auf 59 000 Quadratmeilen, und in Russland, welche auf 22 000 Quadratmeilen geschätzt werden. Auf der Insel Formosa sind 10 000 Quadratmeilen, in Peking sind Kohlenadern von 95 Fuss Dicke zu finden. Grosse Kohlenfelder von etwa 39 000 Quadratmeilen finden sich ferner auch in Oesterreich, Spanien, Portugal, Italien, Griechenland, der Türkei und Persien, ausserdem in Indien 35 000 und in China etwa 400 000 Quadratmeilen. Japan besitzt 6000 Quadratmeilen. Dann kommen noch die Falklands-Inseln, Patagonien und Peru, welche reiche Kohlenlager enthalten. Der grösste Theil von Südchili ist ein grosses Kohlenlager. Das grosse Kaiserreich Brasilien enthält Kohlenlager von 17 bis 25 Fuss Dicke. In den Vereinigten Staaten von Columbia kommt eine kreidige Kohle von guter Qualität vor. Auch Mexiko, die Vancouver-Insel, Neusüdwales sind zu erwähnen; letzteres allein besitzt 25 000 Quadratmeilen. Queensland, Viktoria, Westaustralien sind auf 14 000, Neuseeland auf 29 000 Quadratmeilen zu schätzen. Tasmania, Neu-Caledonia, Natal, Alaska und andere wirthschaftlich wenig entwickelte Theile der Welt dürften zum mindesten noch die Summe von 100 000 Quadratmeilen ergeben. Zu bemerken ist hierbei, dass die hier aufgeführten Kohlenlager zumeist noch gar nicht betrieben und nur den Geologen bekannt sind; dass ferner die Kohlenlager in Afrika, sowie in Nordamerika (ausser Alaska und Mexiko) vorstehend nicht berücksichtigt sind.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Güterbahnhöfe zu Deutz. Vom 1. Mai d. J. ab erhält der Güterbahnhof Deutz B. M. des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld die Bezeichnung „Köln-Deutz B. M." und die Station Deutz K. M. des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (rechtsrh.) die Bezeichnung „Köln-Deutz".

Für den Personenbahnhof Deutz des ersteren Bezirks bleibt die seitherige Benennung bestehen.

Elberfeld und Köln, den 28. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische). (857)

2. Verkehrsstörungen.

Mit Bezug auf § 14 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass wegen andauernder Schneewehen ab 15. d. der Verkehr auf folgenden Lokalbahnen bis auf weiteres eingestellt worden ist:

a) Hof-Marxgrün;
b) Reichenhall-Berchtesgaden;
c) Münchberg-Helmbrechts.

München, den 22. März 1889. (858)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Sächs. Staatseisenbahnen. Der durch Hochwasser gestört gewesene Verkehr auf dem Elbkai zu Dresden-N. ist am 29. d. M. wieder aufgenommen worden.

Dresden, am 29. März 1889. (859)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass der Gesammtverkehr wegen Schneeverwehung in der Strecke Hannsdorf-Niederlindewiese (Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals) vom 16. März l. J. bis zum 20. März l. J., in der Strecke Buzacz-Husiatyn (K. K. nordöstliche Staatsbahnen) vom 16. März l. J. bis zum 21. März l. J. und in der Strecke Buzacz-Stanislau (K. K. nordöstliche Staatsbahnen) vom 18. März l. J. bis zum 21. März l. J. eingestellt war.

Ferner wurde der Gesammtverkehr wegen Dammrutschung ab 26./3. in der Strecke Radzirow-Skavina (K. K. nordöstliche Staatsbahnen) in der voraussichtlichen Dauer von 14 Tagen eingestellt.

Wien, am 29. März 1889. (860)

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Zufolge Hochwassers wurde der Betrieb auf der Strecke Bodenbach-Tetschen-Landungsplatz vom 21. bis 27. März l. J. unterbrochen.

Prag, am 29. März 1889. (861)
Die Generaldirektion.

5. Güterverkehr.

Staatsbahn-Gütertarif Altona-Berlin. Mit dem 1. April 1889 gelangt ein Nachtrag IV zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. einen Ausnahmetarif für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung, seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen, sowie einen Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen.

Druckexemplare des Nachtrages werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, den 23. März 1889. (862 M.G.)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Mit dem 15. April d. J. wird die Station Pátroha der Ungarischen Nordostbahn in den direkten Oberschlesischen Kohlenverkehr einbezogen. An Fracht für Sendungen nach dieser Station kommen zur Erhebung:

A. Bis zum Schnittpunkt die im bezüglichen Kohlentarif vom 1. Juli 1887 nach Stationen der Arad-Temesvarer, Kaschau-Oderberger, Ungarischen Nordostbahn und Ungarischen Staatsbahnen auf Seite 10—12 für die Empfangsstationen der Gruppe A enthaltenen Frachtsätze und
B. vom Schnittpunkt bis Pátroha 76,5 Kreuzer Oe. Währ. Noten für 100 kg.

Breslau, den 1. April 1889. (863)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. treten für die schmalspurigen Eisenbahnlinien folgende Drucksachen in Kraft:

1. neue Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der schmalspurigen Eisenbahn: Hainsberg-Kipsdorf, Klotzsche-Königsbrück, Mülsengrund-Eisenbahn, Potschappel-Wilsdruff, Radebeul-Radeburg, Wilischthal-Eisenbahn nebst Zweiglinie Oberherold-Thum, Wilkau-Saupersdorf und Zittau-Markersdorf;
2. je ein Nachtrag I zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Döbeln-Mügeln-Oschatz und Mügeln-Nerchau-Trebsen, sowie Schönfeld-Geyer.

Diese Drucksachen enthalten ausser einigen Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Lokalverkehr der Schmalspurbahnen und allgemein ermässigte Frachtsätze für den Uebergangsverkehr mit der Hauptbahn und darüber hinaus.

Insoweit im Lokalverkehre der Schmalspurbahnen bei Entfernungen von 2 km im Spezialtarif III und im Ausnahmetarif für Holz Frachterhöhungen von 0,01 *M.* für 100 kg eintreten, erlangen dieselben erst am 15. Mai d. J. Gültigkeit.

Abdrücke von diesen Tarifen und Nachträgen können durch die Güterexpeditionen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 28. März 1889. (864)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von Europäischem Holze und von gebranntem Kalke bezw. Kalksteinen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen den Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen: Freiwaldau, Goldenstein, Heinrichsthal, Niederlindewiese, Niklasdorf, Sandhübel und Steinbruch einerseits und den diesseitigen Stationen Bautzen, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bahnhof), Leipzig (Dresdn. Bahnhof), Löbau, Mügeln bei Pirna, Pirna, Schandau, Sohland und Zittau direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 30. März 1889. (865)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 9 des Verbandsgütertarifs (Badisch-Hessischer Verkehr) ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag IX ausgegeben worden.

Derselbe enthält geänderte Entfernungen für die Stationen Höchst a/M. und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn und theilweise geänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eppingen, Sulzfeld und Zaisenhausen sowie für einige südlich von Sigmaringen und Mengen gelegene Stationen der Badischen Staatsbahn; ferner Ergänzung der Ausnahmetarife, insbesondere einen neuen Ausnahmetarif für Steine des Spezialtarifs II, einschliesslich Bausteine mit krummlinigen Profilen und Abfaçungen. Der Verkaufspreis dieses Nachtrags beträgt 60 ₰ für das Exemplar.

Karlsruhe, den 29. März 1889. (866)
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 15. Mai d. J. tritt der Ausnahmetarif No. 3 des Oberhessisch-Pfälzischen Gütertarifs für die Beförderung von Eisenerz usw. ausser Kraft.

Giessen, den 29. März 1889. (867)
Grossherzogliche Direktion.

Main-Neckarbahn. Im Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs für Holz usw. (des Spezialtarifs II) treten am 1. April l. J. in einer Reihe von Verkehren einige Aenderungen und Ergänzungen für die Artikel Reifholz und Weiden sowie Holzstoff in Kraft. Für den mit Gültigkeit vom 1. k. M. im Spezialtarif I (unter Position „Pappe" Ziffer 4) versetzten Artikel Holzstoff (geschliffener), trocken und in Pappenform usw. (als Pappe verwendbar) gilt der Ausnahmetarif in den betreffenden Verkehren nur noch bis zum 15. Mai l. J. (einschliesslich). Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 27. März 1889. (868)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Württembergischer Lokal-Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hasenberg in den im Württembergischen Lokalverkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 14 (für Sand) mit einem Frachtsatz von 0,34 *M.* für 100 kg, welcher im Verkehr mit Ellwangen und Aalen zur Anwendung kommt, aufgenommen.

Stuttgart, den 28. März 1889. (869)
Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.
Für den Präsidenten: Wrede.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Im vorbezeichneten Verbande treten am 1. April d. J.

a) für den Verkehr zwischen den Stationen Reichenberg (S. St. B. und

S. N. V. B.) einerseits und den Stationen Bendingbostel, Emmingen, Frielingen, Gr.-Linteln, Soltau und Visselhövede des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits, anderweite Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse,

b) für den Verkehr zwischen Elsterwerda (Sächs. Stsb. und B. D. B.) einerseits und den Stationen Quedlinburg und Salzgitter des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits neue Entfernungen und Frachtsätze

in Kraft.

Die betreffenden Güterexpeditionen ertheilen Auskunft hierüber.

Dresden, den 28. März 1889. (870)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten die Nachträge III zu den Heften Nr. 1 und 2 des Tarifs für den Stettin - Schlesisch / Märkisch-Sächsischen Verbands - Güterverkehr in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen sind.

Diese Nachträge enthalten ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Altenwillershagen, Bentwisch, Damgarten, Gelbensande, Horst i. Vorpommern, Kwiltsch, Lubosch, Pruschim, Ribnitz, Növershagen und Rostock des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie Dahme und Kemlitz der Dahme-Uckroer Eisenbahn, ferner Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien und für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung, seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen.

Ausserdem werden durch den Nachtrag III zum Tarifheft Nr. 1 mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Kamenz i. Sachs. und Grossenhain (B. D. B.), sowie zwischen Zittau (Preuss. St. B.) und Grossenhain (B. D. B.) bezw. Zabeltitz ohne Ersatz aufgehoben, und diejenigen für den Verkehr zwischen den Stationen Möhlten und Langenberg, sowie Neurode und Auerbach (unt. Bhf.) erhöht.

Dresden, am 27. März 1889. (871)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch - Südwestdeutscher Verkehr. Vom 1. April d. J. ab treten im Verkehre zwischen Station Diez einerseits und Station Brüssel andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von Hammeln und Schafen in ganzen Wagenladungen von 14—25 qm Ladefläche in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die Station Diez.

Frankfurt a/M., den 30. März 1889. (872)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt der I. Nachtrag zum Lokalgütertarif in Kraft. Derselbe enthält u. a. ein anderweites Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Holz usw.).

Strassburg, den 23. März 1889. (873)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt a/M. - Hessischer Güterverkehr. Am 1. April cr. kommt der Nachtrag III zum Frankfurt-Hessischen Gütertarif zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen neue Entfernungen für die Hessischen Stationen Bingen, Gau-Algesheim, Gaulsheim und Mainz sowie für die Stationen der Neubaustrecke Fulda-Tann der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt. Letztere haben erst vom Tage der Eröffnung derselben Gültigkeit. Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Frankfurt a/M., den 30. März 1889. (874)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Im Getreidetarif von Stationen der Fastowbahn nach Königsberg, Pillau, Memel vom 1/13. November pr. treten die für Tscherkassy für die Zeit vom 1/13. März angegebenen Frachtsätze von sogleich bis auf weiteres in Geltung.

Die Direktion. (875)

Elbumschlagsverkehr Ungarn - Dresden-Elbkai. Mit 15. April d. J. gelangt Nachtrag IX zum Tarif für obigen Verkehr zur Ausgabe, welcher im wesentlichen Erhöhungen der Ungarischen Transportsteuerzuschläge enthält. Letztere treten erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Dresden, am 30. März 1889. (876)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Köln-Minden und Bergisch-Märkisch-Belgischer Güterverkehr. Die Haltestelle Remouchamps der Belgischen Staatseisenbahn wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab in den in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarif Nr. 5 für die Beförderung von Pflastersteinen usw. und zwar mit den für die Station Hamoir bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 29. März 1889. (877)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Mit dem 1. April d. J. treten in unserem Lokal-Güterverkehr theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen.

Lippstadt, den 29. März 1889. (878)
Die Betriebsdirektion.

Ausnahmetarif für Holz des Sp.-T. II. Vom 1. April d. J. ab kommt im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen ein anderweites Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs für Holz des Sp.-T. II zur Einführung, worüber bei den Expeditionen das Nähere zu erfahren ist. (879)

Frankfurt a/M., den 27. März 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April 1889 tritt zu dem Staatsbahn-Gütertarife Bromberg-Oldenburg der siebente Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gultowy, Kruschwitz, Rozniaty, Runowo und Wongrowitz des Bezirks Bromberg,
b) anderweite theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Berlin Ostbahnhof, Lichtenberg-Friedrichsfelde und Montwy des Bezirks Bromberg,
c) bereits früher veröffentlichte Tariferhöhungen,
d) ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie für den Versand von Frachtstückgütern zur Ausfuhr über See.

Druckstücke dieses Nachtrages sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 29. März 1889. (880)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt zum Lokal-Gütertarif Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält die Aufhebung des Nebengebührentarifs nach erfolgter Aufnahme eines solchen im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, ferner Bestimmungen für die Beförderung von Gütern auf dem Hafengleise in Rostock. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, auch sind Exemplare des Nachtrages in unserm Verwaltungsbüreau für 5 ₰ käuflich.

Rostock, den 27. März 1889. (881)
Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.)-usw.-Magdeburg. Der am 1. April d. Js. erscheinende Nachtrag VI zu dem Gütertarife vom 1. Januar 1887 enthält neben anderen Aenderungen und Ergänzungen einen Ausnahmetarif für Frachtstückgüter, welche zur überseeischen Ausfuhr über Deutsche Seehäfen nach ausserdeutschen Ländern zur Auflieferung gelangen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 28. März 1889. (882)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Blei und Zink von Rheinland-Westfalen nach Berlin usw. Am 1. April d. J. werden die Frachtsätze des für die Zeit vom 1. Januar 1885 bis 31. Dezember 1889 eingeführten Ausnahmetarifs für die Beförderung von Blei und Zink, bleiischen und zinkischen Produkten von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrh.) nach den Stationsbahnhöfen zu Berlin und Stationen der Berliner Ringbahn, sowie nach Station Eberswalde zum Theil ermässigt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 25. März 1889. (883)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 28. März 1889 treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 (Eisenerze usw.) für den Verkehr zwischen Kruchten, Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, einerseits und den Stationen Call und Mechernich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Köln, den 27. März 1889. (884)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Schleswig - Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Mit dem 1. April d. J. gelangt zu unserem Lokalgütertarif vom 15. September 1887 ein Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahmebestimmungen für die Beförderung bezw. Behandlung von kleineren, in Kisten verpackten Arzneisendungen.

Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Glückstadt, den 27. März 1889. (885)
Die Direktion.

Verkehr mit der Bayerischen Staatsbahn. Am 1. April cr. kommen für die Beförderung von Holz des Spez.-T. II gemäss der Klassifikation des Nassau-Bayerischen Tarifs und dessen Tarif- usw. Bestimmungen folgende Frachtsätze zur Einführung:

zwischen Cronberg und	für Hölzer der Abtheilung a	b
Passau	1,54 ℳ	1,40 ℳ
Schalding	1,52 „	1,38 „
Vilshofen	1,50 „	1,34 „

je für 100 kg.

Frankfurt a/M., den 26. März 1889. (886)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Main-Neckarbahn. Zum Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif wird mit Gültigkeit vom 1. April l. J. der Nachtrag IX ausgegeben, enthaltend u. a. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für Frankfurt a/M. Staatsbahnhof.
Exemplare des Nachtrages sind durch unsere Expeditionen zu beziehen.
Darmstadt, den 24. März 1889. (887)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Vom 15. April d. J. an wird die Station Sürwürden der Oldenburgischen Staatsbahn in den direkten Vieh- usw. Verkehr mit Stationen der Eisenbahn Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg, sowie der in den Tarifen für diese Verkehre mit aufgenommenen Privatbahnen einbezogen. Die Abfertigung von Thieren in Käfigen usw., soweit solche nach den Bestimmungen und Sätzen des Gütertarifs vorzunehmen ist, bleibt ausgeschlossen. (888 B W)
Oldenburg, den 28. März 1889.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Zu Theil II des Westdeutschen Verbands-Gütertarifes ist ein am 10. April d. J. in Kraft tretender Nachtrag, enthaltend Einführung eines Ausnahmetarifes für Stückgut zur überseeischen Ausfuhr und einige weitere Aenderungen erschienen. Derselbe ist in den Verbandsstationen einzusehen und zu beziehen, daselbst auch näheres zu erfahren. (889)
Hannover, den 27. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Der Ausnahmefrachtsatz für Cement im Verkehr zwischen Frankfurt a. M. und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen einer- und Ludwigshafen a. Rh. andererseits gelangt am 15. Mai l. J. zur Aufhebung. (890)
Darmstadt, den 26. März 1889.
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Am 1. April 1889 tritt zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen vom 1. April 1886 der Nachtrag XII in Kraft.
Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen eine anderweite Fassung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 1 für Holz, eine neue günstigere Frachtberechnung für die Stationen Friedrichroda, Georgenthal, Ohrdruf und Waltershausen der in den Besitz des Preussischen Staates übergehenden Friedrichrodaer bezw. Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie neue, gegen bisher weiter ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Schwefelkies von den Stationen Grevenbrück und Schwelm des Direktionsbezirks Elberfeld nach den Stationen Köstritz und Merseburg des Direktionsbezirks Erfurt.
Die heute bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach Corbetha werden mit dem 12. Mai 1889 aufgehoben.
Soweit durch die neue Fassung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 1 für Holz eine Frachterhöhung eintritt, wird die letztere erst vom 13. Mai 1889 ab durchgeführt.
Elberfeld, 27./3. 89. (891)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 4 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.
Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den speziellen Tarifvorschriften, anderweite Tarifsätze für die Stationen der Warstein-Lippstadter Bahn, anderweite Stückgutfrachtsätze für verschiedene Verkehrsbeziehungen, Ausnahmesätze für als Frachtgut aufgegebene Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern und Berichtigungen.
Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben.
Hannover, den 29. März 1889. (892)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Steinkohlen- usw. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab tritt bis auf weiteres eine Ermässigung der Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Sendungen von 10 bezw. 50 t von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Belgischen Stationen Philippine, Sluyskill, Sluyskill (Pont) und der Station Terneuzen um 7,50 Frcs. für 10000 kg in Kraft.
Köln, den 27. März 1889. (893)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. erhält die Waarenbezeichnung der Ausnahmetarife 5 und 2 des Tariftheils II — Heft I vom 1. Juni bezw. Heft II vom 1. Juli 1887 — folgende Fassung:
„Wolle aller Art (ausgenommen Kammzug) und Wollabfälle, auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle (ausschl. Schlackenwolle und Baumwolle)."
Köln, den 1. April 1889. (894)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn - Güterverkehr Köln (rrh.) usw. - Berlin. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag VII zum Tarif für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen anderweite Entfernungen für die Stationen Görlitz und Kamenz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin (welche, soweit sie Tariferhöhungen enthalten, erst am 15. Mai d. J. in Kraft treten), ferner ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Berliner Staatsbahnstationen und Stationen der Berliner Ringbahn, Aufnahme der Station Grünebach in den Ausnahmetarif 4 für Roheisen und einen Ausnahmetarif (8) für Fracht-Stückgüter zur Ausfuhr über See.
Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen zu 0,40 ℳ das Stück zu haben.
Köln, den 28. März 1889. (895)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab erhält das Waarenverzeichniss der Klasse A des Ausnahmetarifs für Holz vom 1. März 1884 eine veränderte Fassung.
Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.
Köln, den 28. März 1889. (896)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Für Getreidesendungen, welche am 1. April d. J. und später in Mühlburg mit der Bahn in Wagenladungen ankommen und von da mit der Bahn in Wagenladungen wieder weiter versendet werden, werden unter den in den Reexpeditionsbestimmungen vom 1. Januar d. J. für Getreidetransporte enthaltenen Bedingungen Rückvergütungen gewährt, über deren Höhe die Güterexpedition Mühlburg nähere Auskunft ertheilt.
Karlsruhe, den 26. März 1889. (897)
Generaldirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. April d. J. treten zu dem Tarife vom 1. Juli 1885 für den oben bezeichneten Verkehr und zu dem zugehörigen Anhange vom gleichen Tage die Nachträge 12 in Kraft. Dieselben enthalten ausser mehreren schon früher veröffentlichten und durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs bezw. des Anhanges eine ergänzte Fassung des Ausnahmetarifs für Holz, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Imielin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter.
Exemplare der betreffenden Nachträge sind von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen. (898)
Magdeburg, den 28. März 1889.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal - Güterverkehr. An Stelle des Ausnahmetarifs für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach Finnland vom 1. Januar d. J. tritt mit dem 1. April d. J. ein bis zum 30. September d. J. geltender erweiterter Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche zur Weiterbeförderung nach Finnländischen Häfen bestimmt sind, in Kraft.
Exemplare dieses Tarifs sind von unserem Verwaltungsbüreau und von unseren Güterexpeditionen in Lübeck und Hamburg zu beziehen.
Lübeck, den 28. März 1889.
Die Direktion
der Lübeck - Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. (899)

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. April d. J. erscheint ein Nachtrag III zu dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Derselbe enthält ein neues Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs für Holz, Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verkehr einbezogene Haltestelle Imielin, den am 1. März d. J. eingeführten Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, einen Ausnahmetarif für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr, ausserdem Berichtigungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 28. März 1889. (900)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. 1. Vom 1. Mai alten/13. Mai neuen Stils 1889 werden die Frachtsätze der Kohlentarifstationen Tarnowitz, Hohenzollerngrube (R. O. U. E.), Katharinagrube, Karl-Emanuelgrube, Ruda, Schwientochlowitz, Gute Zufluchtgrube, Georgsgrube (R. O. U. E.), Morgensterngrube, Kunigundenweiche, Leopoldinegrube, Glückaufgrube, Mokraugrube, Friedrichsgrube, Czerwionka, Rybnik, Wilhelmsbahngrube und Loslau des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau der Tariftabellen II und III des Ausnahmetarifs 33 zum Deutsch-Russischen Gütertarif aufgehoben. Ferner ist bei den Stationen Hohenzollerngrube (O. S. E.) und Georgsgrube (O. S. E.) die Bezeichnung „O. S. E.“ zu streichen.

2. Mit Gültigkeit von sofort ermässigen sich die Frachtsätze der Tariftabelle II zu A, ab Schnittpunkt Sosnowice östlich genannten Ausnahmetarifs bei Bialystock von 53,06 auf 50,33 Kop. und bei Grodno von 61,09 auf 58,36 Kop. für 100 kg.

3. Mit Gültigkeit von sofort werden die Kohlentarifstationen Chleophasgrube, Maxgrube und Richterschächte der Laurahüttengrube des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau in den bezeichneten Ausnahmetarif mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg in Kopeken:

Von	Zur Tariftabelle II B. Ab Schnittpunkt Sosnowice westlich		Zur Tariftabelle II B. Ab Schnittpunkt Wirballen westlich	
	Entfernung km	für Steinkohlen und Koks	Entfernung km	für Steinkohlen und Koks
Chleophasgrube	—	5,20	767	51,75
Maxgrube . . .	—	5,20	767	51,75
Richterschächte der Laurahüttengrube .	—	5,05	767	51,75

Bromberg, den 24. März 1889. (901)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Sächsischer Verbandsverkehr. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 16. Februar d. J. wird veröffentlicht, dass der neue, vom 1. April d. J. ab gültige Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Magdeburg-Sächsischen Verbandsverkehre erschienen und bei den betheiligten Güter- und Eilgutexpeditionen käuflich zu erlangen ist.

Dresden, den 27. März 1889. (902)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. 1. Diejenigen Sendungen nach Moskau, welche nach dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Verband-Gütertarifs im Verkehr von den Stationen Aachen, Aachen Rh., Aachen T., Barmen-Rittershausen, Berlin K. O., Berlin Lehrter Bahnhof, Hamburg B., Hamburg L. B., Frankfurt a/M. Staatsbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Staatsbahnhof, Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Leipzig Berliner Bahnhof, Leipzig B. A., Leipzig Eilenb. Bahnhof, Leipzig H. S. G. und Leipzig Dresdener Bahnhof auf den beiden Beförderungswegen über Alexandrowo und über Grajewo, sowie nach dem Importtarif nach Moskau auf dem Wege über Wirballen-St. Petersburg zu den gleichen Frachtsätzen befördert werden, werden zur Erreichung eines Natural-Verkehrsausgleichs, abweichend von den auf Seite 9 des fünften Nachtrags zu dem erstgenannten Verbandtarif enthaltenen Leitungsbestimmungen, unter Ausschluss der Leitungsvorschrift

in der Zeit vom 21. bis einschl. den 23. April dieses Jahres neuen Stils über Alexandrowo-Warschau-Brest

befördert werden.

2. Ferner sind diejenigen Sendungen nach Moskau von den Stationen Breslau N. M., Breslau O. S. und Dresden Neustadt (Schles. Bhf.), die nach den beiden vorgenannten Gütertarifen zu den gleichen Frachtsätzen auf den Bahnwegen über Sosnowice, über Grajewo und über Wirballen-St. Petersburg befördert werden, zu demselben Zwecke, abweichend von den bezeichneten Leitungsbestimmungen, unter Ausschluss der Routenvorschrift

im ganzen Monat April, ferner vom 9. bis 31. Mai und vom 13. bis einschliesslich den 30. Juni dieses Jahres neuen Stils über Wirballen-St. Petersburg

zu befördern.

Im übrigen bleiben die gedachten Leitungsvorschriften auch ferner in Kraft.

Bromberg, den 26. März 1889. (903J)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. tritt zum Ausnahmetarife für den Transport mineralischer Kohlen und Koks in vollen Wagenladungen aus dem Buschtêhrad-Kladnoer Revier nach Stationen der Königl. Sächs. Staatsbahnen via Kralup-Bodenbach der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Sächsischen Stationen: Elsterwerda, Gröditz, Röderau und Wülknitz und werden hierdurch die im Böhm.-Sächsischen Braunkohlenverkehre bestehenden Sätze im Verkehre mit Buschtêhrad, Neukladno, Kladno (Alt-), Duby und Wejhypka und den vorgenannten Sächsischen Stationen ersetzt.

Dresden, am 28. März 1889. (904)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen

---

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag I zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält neben Aenderungen bezw. Ergänzungen des Titelblattes, des Vorwortes, des Stationsverzeichnisses und der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen, anderweite Tarifkilometer für die in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt übergegangenen Stationen Friedrichroda, Georgenthal bei Gotha, Ohrdruf und Waltershausen der ehemaligen Friedrichrodaer-, bezw. Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, Aenderungen bezw. Ergänzungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife, Aufhebung von Ausnahmetarifen, sowie Berichtigungen des Haupttarifs.

Durch den Nachtrag werden neben Ermässigungen auch unbedeutende Erhöhungen herbeigeführt. Letztere treten jedoch erst am 15. Mai bezw. 1. Juni d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 28. März 1889. (905)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M.- usw. Bayerischer Verkehr. Vom heutigen Tage ab wird die Bayerische Station Neusorg in den Ausnahmetarif Nr. 14 (Brennholz) des Frankfurt a/M.- usw. Bayerischen Verkehrs einbezogen.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen. (906

Frankfurt a/M., den 1. April 1889.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 1. April d. J. ab erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Holz des Spezialtarifs II usw. eine veränderte Fassung. Das Nähere ist bei den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 30. März 1889. (907)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. April d. J. erscheint Nachtrag XX zum Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Erfurt. Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen zum Titelblatt und Vorwort des Tarifs, sowie zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und zu den Ausnahmetarifen, ermässigte Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die Stationen Georgenthal, Ohrdruf, Friedrichroda, Waltershausen, Berlin Centralmarkthalle, Berlin Görlitzer Bhf., Nordbhf., Schlesischer Bhf., Stettiner Bhf., Cottbus, Friedrichsberg, Görlitz, Grunewald, Guben, Halensee, Kamenz i. Sachs., Kohlfurt, Lagerhof b. Gesundbrunnen Berlin, Moabit, Rixdorf, Ruhland, Rummelsburg Rangirbahnhof, Sorau (Lausitz), Städt. Centralviehhof Berlin, Tempelhof, Wedding, Weissensee (Berliner Ringbahnstation), Westend, Wilmersdorf-Friedenau und Zittau.

Gleichzeitig kommen ermässigte Tarifsätze für Pferde und für sonstiges Vieh in Wagenladungen für die Stationen Leipzig, Eilenburger Bahnhof und Görlitz, Preuss. Staatsbahnhof zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,30 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 29. März 1889. (908)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Baumwolle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Ober- und Unter-Graslitz	bei Aufgabe von 5 000 – 10 000 kg pro Frachtbrief	und Wagen
Graslitz	0,68 *M.*	0,61 *M.*

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. März 1889. (909)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr Ungarn-Laube und Dresden-Elbkai. Einführung der Nachträge IX. Mit 15. April a. c. treten die Nachträge IX zu den Tarifen Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden-Elbkai in Kraft. Der Nachtrag zum Tarife Ungarn-Laube enthält die Einbeziehung der Elbeumschlagsstelle Schönpriesen-Umschlag der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft in den Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Weiter enthalten beide Nachträge Ergänzungen und Aenderungen der Frachtsätze, sowie die Wiedereinführung der im Rückvergütungswege gültigen Ausnahmetarife. Die Frachtsätze des im Reklamationswege gültigen Ausnahmetarifes No. 9 für Getreide erfahren durch die Einführung von Transportsteuerzuschlägen theilweise Erhöhungen, welche jedoch erst mit 15. Mai d. J. in Kraft treten.

Wien, den 28. März 1889. (910)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines Eilgutsatzes für Hefe von Wadowice nach Zborów. Mit Gültigkeit vom 15. April 1889 gelangt zu Theil II, Heft 6 des vom 1. April 1889 gültigen Tarifes für den obbezeichneten Verkehr ein direkter Frachtsatz von 424,1 kr. für 100 kg für als Eilgut ab Wadowice, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nach der Station Zborów der Galiz. Carl Ludwigbahn zur Beförderung gelangende Sendungen von Hefe, zur Einführung.

Wien, den 27. März 1889. (911)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April d. J. werden die Zusatzbestimmungen des Theiles I des Staatsbahn - Personen- und Gepäcktarifes vom 1. Januar 1888 durch folgende Bestimmung ergänzt:

Für Velocipede, welche zur Beförderung als Reisegepäck zur Auflieferung gelangen, werden zum Zweck der Frachtberechnung folgende Normalgewichte angenommen:

für Zweiräder . . . . 20 kg
für Dreiräder, deren Ausmaasse die etwa verlangte Verwiegung auf der Stationswaage nicht zulassen und zwar
für einsitzige . . . . . 40 „
für zweisitzige . . . . . 50 „

Erfurt, den 29. März 1889. (912)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Güstrow-Plauer Eisenbahn. Zum diesseitigen Lokal-Personen- usw. Tarif tritt am 1. April d. J. der Nachtrag V, enthaltend Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, in Kraft.

Die Retourbillets erhalten von diesem Tage ab eine dreitägige — statt bisher zweitägige — Gültigkeitsdauer, und müssen vor Antritt der Rückfahrt den Billetexpeditionen zur Abstempelung vorgelegt werden.

Güstrow, den 25. März 1889. (913)

Der Vorstand.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Am 1. April d. J. treten für den diesseitigen Lokalverkehr folgende neue, theilweise ermässigte Tarife in Kraft:

1. Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden,
2. Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Abdrücke der vorgenannten Tarife sind auf unseren Stationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 50 bezw. 25 ₰ käuflich zu haben.

Lippstadt, den 29. März 1889. (914)

Die Betriebsdirektion.

Aufhebung des Tarifes für den direkten Personen- und Gepäckverkehr von Brody und Podwoloczyska nach Bremen, Hamburg und Stettin vom 1. Juli 1886. Mit 15. Mai a. c. gelangt der vom 1. Juli 1886 gültige Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr von Brody und Podwoloczyska nach Bremen, Hamburg und Stettin nebst I. Nachtrag vom 15. Juni 1887 zur Aufhebung.

Wien, den 29. März 1889. (915)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, im Namen der Verbandverwaltungen.

7. Verdingungen.

Grossherzoglich Oberhessische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 52 Radsätzen aus Flussstahl soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 8. April

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

dahier einzureichen. Bedingungen gegen frankirte Einsendung von 75 ₰ durch unsere Kanzlei zu beziehen.

Giessen, den 30. März 1889. (916)

Grossherzogliche Direktion.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von

a) 1 620 t Stahlschienen,
b) 61 „ Laschen,
25 „ Laschenschraubenbolzen,
53 „ Schienennägeln,
32 „ Krempelplatten,
6 „ Unterlagsplatten

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die für die Lieferungen a und b getrennten Bedingungen liegen im Büreau unseres Ober-Betriebsinspektors Herrn Glien hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von je 2 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum

Mittwoch, den 10. April d. J.,
Vormittags 11 Uhr

portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Glückstadt, den 21. März 1889. (917)

Die Direktion.

Umbau Bahnhof Bremen. Verdingung der Arbeiten zum Bau eines Lokomotivschuppens von 10 Ständen.

Loos I Maurerarbeiten einschl. Kalk- und Werksteinlieferung,
„ II Zimmerarbeiten einschl. Holzlieferung,
„ III Ausführung der eisernen Dachbinder, Thore und Fenster,
„ IV Dachdeckerarbeiten.

Termin: Dienstag, den 16. April, Vormittags 10 Uhr

im Büreau für den Bahnhofsumbau, woselbst die Verdingungsunterlagen einzusehen bezw. gegen postfreie Einsendung von je 2 ℳ für Loos I, II und IV, von 3 ℳ für Loos III zu haben sind. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremen, den 29. März 1889. (918)

Königliches Eisenbahnbetriebsamt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 27. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. April 1889.

Inhalt:

Neubauten und Eisenbahneröffnungen in England in den Jahren 1885|88.

Das Englische Eisenbahnwesen bietet andauernd die seltene Erscheinung, dass die jährliche Zunahme des Bahnnetzes immer geringer wird. Seit vielen Jahren wurde in England keine grössere Bahnlinie ausgeführt, die Bauthätigkeit beschränkt sich überhaupt nur auf ganz kurze Strecken, die unter dem Schutz alter und leistungsfähiger Gesellschaften hergestellt und als Nebenbahnen betrieben werden. Dieser auffallende Stillstand in der Entwickelung des Englischen Bahnnetzes ist hauptsächlich auf die Thatsache zurückzuführen, dass alle nur irgend bedeutende Küstenpunkte und Binnenstädte bereits durch Schienenstränge unter einander verbunden sind, dass die relativ geringe Ausdehnung des Landes dem Bahnnetze eine natürliche Grenze setzt und endlich, dass der Ausbau selbst der kleinsten Strecken einzig und allein vom Standpunkte der Nothwendigkeit und der Rentabilität entschieden wird. Sogenannte Militärbahnen, welche in dem alljährlichen Anwachsen des festländischen Bahnnetzes keine geringe Rolle spielen, gibt es in England natürlich nicht, da hier an der Ursprungsstätte der Eisenbahnen der Bau derselben nicht vom Staate, sondern von Privatunternehmungen abhängig ist, die sich jedoch von rein militärischen Beweggründen nicht beeinflussen lassen.

Diese Gründe lassen das stetige Zurückbleiben des Eisenbahnbaues in England hinter demjenigen in Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn und anderen Staaten Europas leicht begreiflich erscheinen. Nach Bradshaw's Railway Manual wurden in England, Schottland und Irland in den letzten fünf Jahren an neuen Strecken gebaut: im Jahre 1884 208³/₈ Englische Meilen, 1885 320³/₄, 1886 170¼, 1887 191 und 1888 127³/₄ Englische Meilen. Diese neuen Eisenbahnlängen, so gering sie auch sind, setzen sich nichtsdestoweniger aus einer Unzahl von kleinen Bahnen und Theilstrecken zusammen, die zuweilen blos ¼ bis ½ Meile, in den meisten Fällen jedoch nur 1, 2 und 3 Meilen Länge besitzen.

Die neueröffneten Linien der letzten vier Jahre, soweit sie wenigstens 5 Englische Meilen Länge haben, sind folgende:

1885.

Name der Bahn	Name der Strecke	Eröffnungstag	Länge
Abbotsbury	Upway-Abbotsbury	9/11.	6
Clifton Extension	Junction-Clifton Down	1/9.	5
Didcot, Newbury and Southampton	Newbury-Winchester	4/5.	24
Glasgow & South-western	Fairlie Pier-Largs	1/6.	5
do. do.	Paisley Canal Line	1/7.	9
Great Eastern	Fordham-Mildenhall	1/4.	7¼
Great Southern & Western	Farranfore-Killorglin	15/1.	13
do. do.	Sallins-Colbinstown	22/6.	17¼
do. do.	Colbinstown - Baltinglass	1/9.	24¼
Great Western	Tiverton-Stoke Canon	1/5.	10
do. do.	Gloucester-Ledbury	27/7.	17
Hull, Barnsley & West Riding Junction	Hull-Cudworth	20/7.	52
London & South Western	Surbiton-Guildford	2/2.	20½
do. do.	Wareham-Swanage	20/5.	10¼
do. do.	Hurstborne-Fullerton	1/6.	7½
London, Tilbury & Southend	Barking-Upminster	1/5.	7³/₄
Midland	Snydale Branches I & II	1/8.	5
Rhondda & Swansea Bay	Port Talbot - Pontrhydyfen	26/2.	5
Scarborough & Whitby	Scarborough-Whitby	16/7.	21
Waterford & Central Ireland	Maryborough - Mountmellick	2/3.	6

1886.

Belfast & Northern Counties	Ballymena-Knockanally	5/4.	$8\frac{1}{2}$
Birkenhead	Parkgate-West Kirby	19/4.	$7\frac{1}{2}$
Collander & Oban	Killin-Loch Tay	1/4.	5
Clonakilly Extension	Clonakilly - Clonakilly Junction	28/8.	9
Great Northern	Willoughby-Sutton	4/10.	7
do. do.	Enniskeen - Carrickmacross	31/7.	$6\frac{3}{4}$
Great Northern of Scotland	Garmouth-Tochineal	3/5.	$13\frac{1}{2}$
Great Southern & Western	Baltinglass-Tullow	1/7.	$10\frac{1}{2}$
Great Western	Crymmych-Cardigan	1/9.	11
do. do.	Quakers Yard-Merthyr	1/4.	$6\frac{1}{4}$
London&NorthWestern	Stalybridge-Diggle	1/5.	7
Midland	Westhouses-Mansfield	1/5.	$9\frac{1}{4}$
Midland Great Western	Crossdoney - Killeshandra	1/6.	7
North Cornwall	Hallwill-Launceston	21/7.	$13\frac{3}{4}$

1887.

Cleator & Workington	Calva-Linefoot	24/3.	$6\frac{1}{2}$
Dublin, Wicklow & Wexford	Palace East-New Ross	19/9.	8
Eastern & Midlands	Holt-Cromer	16/6.	11
Great Western	Chipping Norton-Kings' Sutton	6/4.	$15\frac{1}{2}$
do. do.	Gwinear Road-Helston	9/5	$8\frac{3}{4}$
Liverpool, Southport & Preston	Southport-Altcar	1/10.	$7\frac{1}{2}$
Metropolitan	Pinner-Rickmansworth	1/9.	$5\frac{3}{4}$
North British	Boarhills-St. Andrews	1/6.	7
North Eastern	Alnwick-Cornhill	5/9.	$35\frac{3}{4}$
Pontypridd, Caerphilly & Newport	Newport-Pontypridd	26/12.	$5\frac{1}{2}$
South Eastern	Shorncliffe-Barham	1/8.	$10\frac{1}{2}$
Waterford & Limerick	Tralee-Fenit	5/7.	8
West Clare	Ennis-Miltown Malbay	2/7.	27

1888.

Barry Dock & Railways	Barry Dock-Cogan	20/12.	5
Belfast & Northern Counties	Knockanally-Parkmore	27/8.	5
Caledonian	Barmill-Ardrossan	4/9.	$12\frac{1}{2}$
Great Western	Bodmin-Wadebridge	3/9.	$11\frac{1}{2}$
Kilsyth & Bonnybridge	Kilsyth-Bonnybridge	1/7.	7
London & South Western	Brockenhurst - Christchurch	5/3.	$10\frac{1}{2}$
London, Brighton & South Coast	Edenbridge-Ashurst	1/10.	8
London, Tilbury & Southend	East Hornden-Pitsed	1/6.	$7\frac{1}{2}$
Midland	Ilkley-Bolton Abbey	1/6.	$5\frac{1}{2}$
do.	Bolton Abbey-Skipton	1/10.	6
do.	Staveley-Elmton	1/11.	$8\frac{1}{2}$

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1887/88.

(Schluss aus Nr. 24.)

Für die sämmtlichen Deutschen Bahnen beliefen sich in dem Berichtsjahre die Gesammt-Bauaufwendungen, zu welchen nicht nur die eigentlichen Baukosten, sondern auch die in Frage kommenden Koursverluste, Zinsen während der Bauzeit u. dergl., jedoch unter Absetzung von etwaigen Ueberschüssen der auf Baufonds betriebenen Strecken, von Rückeinnahmen, Koursgewinnen, Verwendungen aus Betriebseinnahmen, von Beihilfen, Zinsen für angelegte Geldbestände und von sonstigen Einnahmen, gerechnet sind, auf rund 9 662 (9 556)*) Millionen Mark bezw. im Jahresdurchschnitt auf 9 599 (9 500) Millionen Mark und auf 1 km der Eigenthumslänge berechnet auf 248 885 (252 019) M. Unter Berücksichtigung des durch Eigenthumswechsel veranlassten Unterschiedes zwischen dem letzten Erwerbspreise und den Gesammt-Bauaufwendungen zur Zeit des Erwerbes betrug das verwendete Anlagekapital:

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Lfde. Nr.	bei den	überhaupt Mill. Mk.	im Jahresdurchschnitte Mill. Mk.	auf 1 km Eigenthumslänge M.
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	9 168.4 (9 015,6)	9 110.4 (8 971,9)	266 923 (271 544)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	19,1 (71,4)	19,1 (71.4)	204 846 (260 063)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	714,6 (731,0)	709.3 (718,9)	163 185 (164 640)
4	sämmtlichen Bahnen	9 902.1 (9 818,0)	9 838,8 (9 762,2)	255 071 (258 941)

Die Betriebseinnahmen aus dem Personen , Gepäck- und Güterverkehr, sowie aus Nebenerträgen, jedoch ausschliesslich des Pachtzinses für die Ueberlassung von Bahnanlagen an andere, betrugen:

Lfde. Nr.	bei den	überhaupt Mill. Mk.	auf 1 km Betriebslänge M.	auf 1 000 Nutzkm M.	auf 1 000 Wagenachskm M.
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	1 021,295 (951,538)	29 967 (28 785)	4 058 (3 960)	101 (99)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	1,865 (5,936)	19 944 (21 436)	4 080 (4 213)	168 (121)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	66,462 (64,512)	15 197 (14 731)	3 259 (3 190)	119 (123)
4	Bahnen unter 1, 2 und 3	1 089,622 (1 021,986)	28 267 (27 066)	3 999 (3 902)	102 (101)

Die erhebliche Verminderung der Betriebseinnahmen bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung erklärt sich durch die Verstaatlichung der Berlin-Dresdener Bahn, welche im Vorjahre noch unter dieser Gruppe von Bahnen aufgeführt war. Auf 1 km der Betriebslänge erzielte die Main-Neckarbahn mit 62 415 (59 940) M. die höchste, die Schleswig-Angeler Bahn mit 1 840 (1 814) M. die niedrigste Einnahme. Ueber dem Durchschnittssatze für 1 km der Betriebslänge waren ausser der Main-Neckarbahn die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 44 855 M., die Altenburg-Zeitzer Bahn mit 39 148 M., die Sächsischen Staatsbahnen mit 33 945 M., die Preussischen Staatsbahnen mit 32 664 M., die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit 32 361 M. und die Lübeck-Büchener Bahn mit 31 548 M. geblieben. Die im Laufe des Berichtsjahres eingetretene Vermehrung der Einnahmen auf 1 km der Betriebslänge beträgt 1 201 M. oder 4,44 pCt.

Die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses betrugen 1. bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen 537 453 685 (522 439 339) M.; 2. bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung 1 110 130 (3 817 630) M.; 3. bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 35 543 012 (35 346 661) M.; 4. bei den sämmtlichen Bahnen 574 106 827 (561 603 630) M. In Bezug auf letzteren Betrag sind folgende Durchschnittssätze ermittelt:

Lfde Nr.	Bahngruppe	Betriebsausgaben: in Hundertheilen der Betriebseinnahme	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge M.	auf 1000 Nutzkm M.	auf 1000 Wagenachskm allerArt M.
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen	52,62 (54,90)	15 770 (15 804)	2 136 (2 174)	53 (55)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	59.53 (64,32)	11 873 (13 787)	2 429 (2 710)	100 (78)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	53,48 (54,79)	8 127 (8 071)	1 743 (1 748)	64 (67)
4	sämmtliche Bahnen unter 1—3	52,69 (54,95)	14 893 (14 873)	2 107 (2 144)	54 (55)

Im übrigen schwanken die Ausgaben: 1. in Hunderttheilen der Betriebseinnahme zwischen 119,11 (bei der Schleswig-Angeler Bahn) und 32,64 (bei der Ermsthalbahn); 2. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge zwischen 36 074 ℳ (bei der Main-Neckarbahn) und 1 509 ℳ (bei der Neubrandenburg-Friedländer Bahn); 3. auf 1 000 Nutzkm zwischen 5 753 ℳ (bei der Georgs-Marienhütte Bahn) und 617 ℳ (bei der Worms-Offsteiner Bahn); 4. auf 1 000 Wagenachskm aller Art zwischen 296 ℳ (bei der Hoyaer Bahn) und 48 ℳ (bei der Marienburg-Mlawkaer Bahn). Bei der Georgs-Marienhütte- und Schleswig-Angeler Bahn haben die Betriebsausgaben die Betriebseinnahmen überschritten.

Die auf die einzelnen Dienstzweige entfallenden Betriebsausgaben (aussschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses) bei den sämmtlichen Bahnen sind aus der nebenstehenden Tabelle zu ersehen:

Lfde. Nr.	Dienstzweig	Betriebsausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge ℳ	auf 1000 Nutzkm ℳ	auf 1000 Wagenachskm ℳ	in Hunderttheilen der Gesammtausgaben
1	Allgemeine Verwaltung	1 546 (1 530)	219 (221)	6 (6)	10 38 (10 29)
2	Bahnverwaltung	3 883 (3 949)	549 (569)	14 (15)	26,07 (26.55)
3	Transportverwaltung	9 464 (9 394)	1 339 (1 354)	34 (35)	63 55 (63,16)

Nach vorstehender Zusammenstellung haben sich die Betriebsausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für die Bahnverwaltung vermindert und für die allgemeine Verwaltung und Transportverwaltung vermehrt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen

Lfde. Nr.	bei den	Ueberschuss überhaupt Millionen Mark	in Hunderttheilen der Roheinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses	in Hunderttheilen der Baukosten der betriebenen Strecken	in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals der betriebenen Strecken	auf 1 km der Betriebslänge ℳ	auf 1000 Nutzkm ℳ	auf 1000 Wagenachskm ℳ
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	483,8 (429,1)	47,38 (45,10)	5,60 (5,08)	5.28 (4,76)	14 197 (12 981)	1 923 (1 786)	48 (45)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	0,8 (2,1)	40,17 (35,68)	4,18 (3,22)	3,96 (3,01)	8 071 (7 649)	1 651 (1 503)	68 (43)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	30.9 (29,2)	46.52 (45,21)	4,33 (4,03)	4.32 (4,03)	7 070 (6 660)	1 516 (1 442)	55 (56)
4	Bahnen unter 1, 2 und 3	515,5 (460,4)	47 31 (45,05)	5,50 (4,98)	5,21 (4,69)	13 373 (12 207)	1 892 (1 758)	48 (45)

Der höchste Betriebsüberschuss wurde in Hunderttheilen der Roheinnahme bei der Ermsthalbahn mit 67,36 pCt., auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge bei der Main-Neckarbahn mit 26 341 ℳ, auf 1 000 Nutzkm sowie auf 1 000 Wagenachskm bei der Eisern-Siegener Bahn mit 4 036 ℳ bezw. 252 ℳ; der niedrigste Betriebsüberschuss in entsprechender Reihenfolge bei der Osterwieck-Wasserlebener Bahn mit 9.97 pCt. und bei der Ilmebahn mit 418 ℳ, 151 ℳ und 13 ℳ erzielt. Der ziffernmässig gesammte Ueberschuss schwankte zwischen 347 872 884 (308 804 648) ℳ bei den Preussischen Staatsbahnen und 4 554 (6 018) ℳ bei der Ilmebahn.

Das Anlagekapital der Deutschen Bahnen hat sich

1. in dem Betriebsjahre 1881/82 mit 4,54 pCt.,
2. „ „ „ 1882/83 „ 4,80 „
3. „ „ „ 1883 84 „ 4,61 „
4. „ „ „ 1884/85 „ 4,60 „
5. „ „ „ 1885/86 „ 4,42 „
6. „ „ „ 1886/87 „ 4,66 „
7. „ „ „ 1887/88 „ 5,17 „

verzinst.

Der Bestand der Erneuerungsfonds betrug am Ende des Berichtsjahres bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen 13 591 994 ℳ, bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung 709 972 ℳ, bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 15 474 816 ℳ bezw. bei den sämmtlichen Deutschen Bahnen 29 776 782 ℳ, während die Erneuerungsfonds der sämmtlichen Deutschen Bahnen am Schlusse des Berichtsjahres einen Bestand von 6 020 361 ℳ, d. i. 0,86 pCt. des verwendeten Anlagekapitals, zu verzeichnen hatten.

In der gesammten Verwaltung der Deutschen Bahnen waren im Jahresdurchschnitte des Berichtsjahres 343 377 (336 706) Beamte und Arbeiter, einschliesslich der Handwerker, sowie der Lehrlinge und Frauen, sofern dieselben Lohn oder eine sonstige Vergütung erhalten haben, beschäftigt. Dieser Durchschnitt ist nach der Dauer der Dienstleistung ermittelt und zwar für Beamte und ständige Arbeiter, indem die Summe der im Dienste zugebrachten Tage durch 365 und für nichtständige Arbeiter, indem die Summe der Tagewerke durch 300 getheilt worden ist. Gegen das Vorjahr hat eine Vermehrung um 6 470 Personen oder um 1,98 pCt. stattgefunden.

Von den sämmtlichen Beamten und Arbeitern entfielen

Lfde. Nr.	auf die	überhaupt (Anzahl)	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge (Anzahl)
1	allgemeine Verwaltung	14 822 (15 033)	0,38 (0,40)
2	Bahnverwaltung	103 967 (101 446)	2,70 (2,69)
3	Transportverwaltung	172 934 (169 282)	4,49 (4.49)
4	gesammte Betriebsverwaltung unter 1, 2 und 3	291 723 (285 761)	7,57 (7,58)
5	Werkstättenverwaltung	51 654 (50 945)	1,37 (1,38)

Hiernach ergibt sich, dass der Durchschnitt auf 1 km Betriebslänge bei der Bahnverwaltung sich etwas erhöht hat und bei der Transportverwaltung gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, während bei den übrigen Verwaltungszweigen eine sparsamere Verwendung von Personal stattgefunden hat. Im einzelnen sind bei den drei Bahngruppen die nachstehenden Durchschnittsziffern ermittelt worden:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge im Jahresdurchschnitt vorhandene Beamte und Arbeiter				
		allgemeine Verwaltung	Bahnverwaltung	Transportverwaltung	gesammte Betriebsverwaltung	Werkstättenverwaltung
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen . . .	0.40 (0,42)	2.84 (2,84)	4,75 (4,77)	7.98 (8,01)	1,44 (1,46)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	0,06 (0,14)	1,23 (1,80)	3,14 (2,79)	4,36 (4,68)	— (0,10)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	0,28 (0,28)	1,60 (1,63)	2,42 (2,43)	4,30 (4,32)	0,69 (0,69)

Die Durchschnittssätze der gesammten Deutschen Bahnen wurden in jedem einzelnen Dienstzweige von der Gruppe 1 übertroffen, von den Gruppen 2 und 3 aber nicht erreicht.

Für sämmtliche Beamte und Arbeiter beliefen sich die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben in dem vorliegenden Berichtsjahre auf 373,758 Millionen Mark gegen 366,272 Millionen Mark im Vorjahre und haben sich dementsprechend um 2,04 pCt. vermehrt. Hiervon entfallen auf die allgemeine Verwaltung 40,867 Millionen Mark oder 10,93 pCt., auf die Bahnverwaltung 72,750 Millionen Mark oder 19,46 pCt., auf die Transportverwaltung 209,328 Millionen Mark oder 56,01 pCt. bezw. auf die gesammte Betriebsverwaltung 322,945 Millionen Mark oder 86,40 pCt. und auf die Werkstättenverwaltung 50,813 Millionen Mark oder 13,60 pCt. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen bei der allgemeinen Verwaltung 1 062 (1 062) *M.*, bei der Bahnverwaltung 1 889 (1 900) *M.*, bei der Transportverwaltung 5 430 (5 427) *M.*, bei der gesammten Betriebsverwaltung 8 378 (8 388) *M.* und bei der Werkstättenverwaltung 1 345 (1 348) *M.*

Am Ende des Berichtsjahres waren bei den Deutschen Bahnen 1. 91 (87) Pensions- und Unterstützungskassen mit einem Vermögensstande von 93 972 019 (91 300 723) Mark, 2. 224 (239) Kranken- und Sterbekassen mit einem Vermögensstande von 10 205 179 (9 066 824) *M.* und 3. 4 (5) vereinigte Pensions- und Unterstützungs-, Kranken- und Sterbekassen mit einem Vermögensstande von 1 322 273 (1 309 566) *M.* vorhanden. Die Zahl der beitragspflichtigen Mitglieder betrug bei den Kassen zu 1. 177 950 (151 526), zu 2. 282 368 (280 697) und zu 3. 715 (648).

Bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ist die seitherige Werkstättenarbeiter-Kranken-, Unterstützungs- und Pensionskasse nach Maassgabe der vom Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen unterm 28. März 1887 festgesetzten Statuten, gültig vom 1. April 1887, umgestaltet worden. Die Mitglieder dieser Kasse haben 1 *M.* Eintrittsgeld und an Beiträgen 2 pCt. des in einem Lohnzahlungszeitraum verdienten Arbeitslohnes zu zahlen, während die Eisenbahnverwaltung einen Zuschuss in Höhe der Hälfte der Beiträge, einschl. des Eintrittsgeldes gewährt. Die Leistungen der Kasse bestehen: 1. In Gewährung von Ruhelöhnen an arbeitsunfähig gewordene Kassenmitglieder (Invaliden). Die Höhe der Ruhelöhne wird einerseits nach der Summe der geleisteten Beiträge, andererseits nach der Dauer der Mitgliedschaft bemessen. Dieselbe beträgt bei zehnjähriger Mitgliedschaft 50 pCt. der geleisteten Beiträge und steigt für jedes weitere volle Jahr um 1 pCt. der Summe derselben bis zum Höchstbetrage von jährlich 270 *M.* Der geringste Betrag des Ruhelohnes ist auf 120 *M.* festgesetzt. Letzteren Satz erhalten bei dauernder Arbeitsunfähigkeit auch solche Mitglieder, welche sich ohne eigenes Verschulden im Dienste eine Verletzung zugezogen haben und zwar ohne Rücksicht auf die Dauer der Mitgliedschaft. 2. In Gewährung von Wittwengeldern, deren Höhe die Hälfte derjenigen Ruhelöhne beträgt, welches das Mitglied an seinem Todestage bezogen oder zu beanspruchen hatte. Der Mindestbetrag ist auf 60 *M.* jährlich festgesetzt. 3. In Gewährung von Waisengeldern an hinterbliebene Kinder von Kassenmitgliedern oder Ruhelohnempfängern bis zum vollendeten 15. Lebensjahre. Die Festsetzung der Erziehungsgelder richtet sich nach der Anzahl der vorhandenen Kinder und beträgt bei halb Waisen 30—60 *M.*, bei ganz Waisen 45 bis 90 *M.* jährlich.

Vom gleichen Zeitpunkte ab ist auch für die Betriebsarbeiter der Reichs-Eisenbahnverwaltung eine Pensions-, Wittwen- und Waisenkasse eingerichtet worden. Die Mitglieder dieser Kasse haben 1,50 *M.* Eintrittsgeld sowie fortlaufende Beiträge zu zahlen, deren Höhe einerseits nach dem jährlichen Lohneinkommen, andererseits nach dem Lebensalter des Mitgliedes zur Zeit des Beitritts bemessen und nach Maassgabe eines den Statuten beigegebenen Beitragstarifs berechnet wird. Die Eisenbahnverwaltung leistet fortlaufende Zuschüsse aus Betriebsfonds in Höhe von 50 pCt. der laufenden Beiträge der Mitglieder. Die Leistungen der Kasse bestehen: 1. In Gewährung von Ruhelöhnen an arbeitsunfähig gewordene Mitglieder. Das Ruhelohn beträgt bei zehnjähriger Mitgliedschaft 15 pCt. des der Beitragsberechnung zuletzt zu Grunde gelegten Lohneinkommens und steigt von da ab mit jedem weiter zurückgelegten vollen Jahre der Mitgliedschaft um 1 pCt. bis zum Höchstbetrage von 40 pCt. des vorerwähnten Lohneinkommens. Das höchste Ruhelohn ist auf 300 *M.* festgesetzt. Ist die dauernde Erwerbsunfähigkeit die Folge einer im Dienste ohne eigenes Verschulden herbeigeführten Verletzung, so beträgt das Ruhelohn 15 pCt. des vorbezeichneten Lohneinkommens, ohne Rücksicht auf die Dauer der Mitgliedschaft. 2. In Gewährung von Wittwengeld und zwar in Höhe von $^3/_5$ des Ruhelohnes des verstorbenen Mitgliedes. 2. In Gewährung von Waisengeld an die hinterbliebenen Kinder bis zum vollendeten 15. Jahre. Das Erziehungsgeld beträgt bei halb Waisen $^1/_3$ des Wittwengeldes, bei ganz Waisen die Hälfte des Wittwengeldes jährlich für jedes Kind.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Betriebe, mit Ausschluss der Werkstätten, 2 521 (3 641) Unfälle, und zwar 780 (930) auf freier Bahn und 1 741 (2 711) in Stationen vorgekommen; darunter waren:

a) 146 (106) Entgleisungen auf freier Bahn,
b) 362 (342) „ in Stationen,
c) 29 (26) Zusammenstösse auf freier Bahn und
d) 220 (233) „ in Stationen.

Es sind bei den Deutschen Bahnen (mit Ausschluss der Selbstmörder) im Berichtsjahre im ganzen 463 (520) Personen getödtet und 1 334 (2 554) Personen verletzt. Von der Gesammtzahl der verunglückten Personen entfielen auf 1 Million durchfahrene Zugkilometer 6,99 (12,39), auf 1 Million Wagenachskilometer 0,17 (0,33) und auf 10 000 Züge aller Art 3,55 (6,49).*)

An schmalspurigen Bahnen waren im Deutschen Reiche am Ende des Berichtsjahres der Bahnlänge nach 703,15 (557,51) km vorhanden; mithin beträgt die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre 145,64 km oder 20,88 pCt. Die Anzahl der schmalspurigen Bahnen betrug anfangs des Berichtsjahres 16 und hat sich im Laufe desselben um 4 Stück vermehrt, es sind dies:

1. die Gernrode-Harzgeroder Bahn, 17,50 km lang, deren Konzession zum Betriebe am 14. Oktober 1886 ertheilt und deren Aktienkapital auf 900 000 *M.* festgesetzt ist. Die Ausführung des Baues ist einer Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft übertragen und derselben zugleich der Betrieb auf 12 Jahre verpachtet worden. Mit dem Bau der Bahn wurde Ende Februar 1887 begonnen. Auf der Theilstrecke Gernrode-Mägdesprung ist der Personenverkehr am 7. August 1887, der Güterverkehr am 5. Januar 1888 eröffnet worden;
2. die Kreis Altenaer Schmalspurbahnen, 34,59 km lang, deren Strecke Altena-Lüdenscheid (14,55 km) am 1. Oktober 1887, Werdohl-Augustenthal (10,59 km) am 15. Dezember 1887 und Schalksmühle-Halver (9,45 km) am 5. März 1888 dem Personen- und Güterverkehr übergeben sind;
3. die Mannheim-Weinheimer Bahn, 17,66 km lang, deren Konzession zum Bau und Betriebe einem Konsortium seitens der Grossherzoglich Badischen Regierung unterm 15. September 1886 und seitens der Grossherzoglich Hessischen Regierung unterm 12. Oktober 1886 ertheilt ist;
4. die Weimar-Rastenberger Bahn, 51,04 km lang, welche Eigenthum einer Aktiengesellschaft ist. Die Eröffnung des Personenverkehrs hat am 26. Mai 1887 und die des Güterverkehrs am 29. August 1887 stattgefunden.

Bei den schmalspurigen Bahnen bewegte sich die Spurweite zwischen 0,6 und 1,0 m, während auf der freien Strecke die stärkste Steigung der Bahn 1 : 11 und der kleinste Krümmungshalbmesser 19 m betrug. Die Anzahl der Stationen ist von 212 auf 287, mithin um rund 35 pCt. gestiegen. An Betriebsmitteln standen 135 (110) Lokomotiven, 299 (214) Personenwagen und 3 707 (3 438) Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, deren Leistungen sich auf 2 121 071 (1 495 301) Lokomotivnutzkm, 9 724 827 (6 276 834) Personenwagenachskm und 26 655 616 (23 715 904) Gepäck- und Güterwagenachskm beliefen. An Personenkilometern wurden 31 208 228 (21 435 375) und an Tonnenkilometern an Gütern 28 827 592 (27 273 978) zurückgelegt. Von dem auf diese Bahnen verwendeten Anlagekapitale im Betrage von 36 105 678 (25 707 555) *M.* entfielen auf 1 km Bahnlänge 53 728 (50 581) *M.* Innerhalb des Berichtsjahres sind die Einnahmen von 2 078 926 auf 2 635 777 *M.* gestiegen, diejenigen auf 1 km der durchschnittlichen Bahn-

---

*) Vergl. die Notiz in Nr. 18 S. 129 d. Ztg.

länge aber von 4 530 auf 4 323 *M.* gefallen, während die Ausgaben überhaupt von 1 180 328 auf 1 607 925 *M.*, gegenüber den Bruttoeinnahmen von 56,58 auf 61,00 pCt. und auf 1 km der durchschnittlichen Bahnlänge von 2 572 auf 2 637 *M.* gestiegen sind. Der Betriebsüberschuss betrug hiernach 1 027 852 (898 598) *M.* oder 2,85 (3,22) pCt. des verwendeten Anlagekapitals.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins - Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins hat zum Kilometerzeiger Nr. 81 (Ungarische Nordostbahn) den I. Nachtrag ausgegeben.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die Verzeichnisse Nr. 7 (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn) und Nr. 87 (Niederländische Rhein-Eisenbahn) neu, sowie zum Verzeichnisse Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) der V. Nachtrag und zur Sammlung von Güterwagenpark - Verzeichnissen der X. Nachtrag ausgegeben worden.

Die bisherigen Verzeichnisse Nr. 7 und Nr. 87 werden hierdurch aufgehoben und sind aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1385 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1387 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1423 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und an die am Vereins-Rundreiseverkehre betheiligten Belgischen und Schweizerischen Nichtvereins - Verwaltungen, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 1. und 2. d. Mts.).

Nr. 1426 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Zurechnung von Strecken zu den Vereins - Bahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verstaatlichung der Ungarisch-Galizischen und Ungarischen Westbahn.

Sowohl im Oesterreichischen als im Ungarischen Abgeordnetenhause sind die Entwürfe des Gesetzes, betreffend die Betriebsübernahme und bezw. Einlösung der Oesterreichischen bezw. Ungarischen Linien der genannten Bahnen durch den Staat, eingebracht worden. Durch dieses Gesetz sollen die Regierungen ermächtigt werden, den Betrieb der genannten Strecken in Gemässheit der Bestimmungen der von den Ministerien des Handels und der Finanzen mit den betreffenden Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen zu führen, welche letztere gleichzeitig genehmigt werden sollen. Ueber die Ausübung des vorbehaltenen Einlösungsrechtes wird ein späteres Gesetz bestimmen. Die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder eine Gesellschaft darf nur auf Grund eines besonderen Gesetzes erfolgen:

a) Nach den Oesterreichischen Gesetzentwürfen soll die Regierung ermächtigt werden, der Ungarischen Westbahn zum Zwecke der Aufnahme eines Prioritätsanlehens behufs Fundirung schwebender Schulden und Bestreitung von Investitionsauslagen eine Erhöhung des garantirten Reinerträgnisses im Höchstbetrage von 63 633 fl. zuzusichern. Für die Uebereinkommen und die dadurch veranlassten Akten soll die Stempel- und Gebührenfreiheit sowie für Ausgabe und Eintragung der erwähnten Prioritätsanleihe die Steuer-, Gebühren- und Stempelfreiheit und endlich für die Obligationen die Befreiung von den Kouponstempelgebühren gewährt werden. Das effektive Erforderniss der Ungarischen Westbahn stellt sich auf 1 354 357 fl., wovon 357 934 fl., welche bisher bereits verausgabt und in die Staatsgarantierechnung eingestellt wurden, zu refundiren sind. Die Regierung nimmt für die neue Prioritätsanleihe einen Minimalbegebungskours von 90 an. Die Uebernahme der beiden Bahnen hat zur Folge, dass die Garantieschuld der Ungarisch-Galizischen Bahn von 16 176 285 fl., sowie die Garantieschuld der Ungarischen Westbahn von 21 105 723 fl., zusammen also 37 282 008 fl., abgeschrieben und aus den Aktivforderungen des Staates gelöscht werden.

b) Ueber die Ungarischen Gesetzentwürfe fand bereits eine Berathung im Kommunikationsausschusse statt.

Minister B a r o s s wies darauf hin, dass bei der Galizischen Bahn zur Deckung des konstanten Betriebsdefizits fortwährend Staatsvorschüsse nothwendig waren und dass die Betriebsverhältnisse bei der Westbahn sich in ziemlicher Stagnation befanden. Die Verstaatlichung werde durch staatliche und volkswirthschaftliche Gesichtspunkte motivirt und werde auch finanziell von dem besten Erfolge begleitet sein. Der Staat bringt zwar bedeutende Opfer, welche namentlich den betreffenden Gegenden zu gute kommen, hofft jedoch in der Hebung des Verkehrs dafür eine Entschädigung zu finden. — Ein Abgeordneter, als Vertreter einer durch die Westbahn durchschnittenen Gegend, begrüsst den Gesetzentwurf mit Freude; bedauern müsse er jedoch, dass die Endstation nach Fehring verlegt wurde, wodurch der Markt der bisherigen Ungarischen Endstation empfindlich geschädigt werde. — Minister B a r o s s bemerkt, bei der Ungarisch-Galizischen Bahn sei die Endstation auf Ungarischem, bei der Westbahn auf Oesterreichischem Boden. Er könne übrigens die betheiligten Interessenten beruhigen, dass sie durch diese Verlegung der Endstation keine Schädigung erfahren werden. — Ein anderer Abgeordneter nimmt die Vorlage ebenfalls bereitwillig an. Das hier durchgeführte Prinzip habe das Parlament übrigens bereits im Jahre 1883 angenommen, als es das Sequestrationsgesetz schuf. Redner hätte jedoch gewünscht, dass die Thatsache, dass die auf die in Frage stehenden Bahnen entfallenden Theile der Investitionsanleihe von 1875/76 diesen Bahnen gegen die von ihrer Seite erfolgte Gewährung anderweitiger Kompensationen erlassen wurden, zur Vermeidung späterer Missverständnisse ausdrücklich im Texte der Verträge konstatirt worden wäre. Da dies nicht geschehen, wünsche er, dass im Referate ausdrücklich gesagt werde, der Ausschuss halte den besonderen Charakter der aus den Investitionsanlehen stammenden, auf dem Gesetze und Verträgen beruhenden Verpflichtungen als ausser Frage stehend. In dem gegenwärtigen Falle seien diese Verpflichtungen nicht mit dem Komplex anderer Verpflichtungen den Gesellschaften erlassen worden, sondern die Regierung habe diese Forderungen gegen gewisse Forderungen der Gesellschaften kompensirt. Von dieser Erledigung werde aber die Rechtsfrage durchaus nicht berührt, und stehe die Verpflichtung für die anderen an dieser Anleihe betheiligten Bahnen nach wie vor in vollem Umfange aufrecht. — Dieser Antrag wurde angenommen.

Vorkonzession in Oesterreich.

Der Handelsminister hat dem diplomirten Ingenieur Tauber in Wien die Vorkonzession für eine Lokalbahn von L u n d e n b u r g (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) bis zur L a n d e s g r e n z e in der Richtung gegen Szenicz zum Anschluss an die vom Eisenbahnausschuss des Neutraer Komitates projektirte Lokalbahn S z e n i c z - G a l g o c z, N e u t r a - L e v a ertheilt.

Krankenversicherung bei den Eisenbahnen.

Die infolge des mit 1. Mai d. J. zur Einführung gelangenden neuen Krankenkassengesetzes nöthigen Vorlagen neuer Statute für die Krankenkassen der Eisenbahnarbeiter nehmen ihren guten Fortgang. Bis jetzt sind von den 27 Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen nur 10 mit der Vorlage der Statuten an die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen rückständig.

Dampf-Desinfektionsapparat.

In der vom K. K. Ministerium des Innern herausgegebenen „Anleitung zum Desinfektionsverfahren bei ansteckenden Krankheiten" wurde die Desinfektion der Einrichtungsgegenstände der Personenwagen nach deren Benutzung durch mit Infektionskrankheiten behaftete Reisende angeordnet, welche jedoch mangels eines entsprechenden Apparates bis jetzt nicht recht durchzuführen war. Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat nun einen Dampf-Desinfektionsapparat mit 1 cbm Inhalt zur probeweisen Verwendung in ihrer Wiener Werkstätte anfertigen lassen, welcher sich vollkommen bewährt hat, indem der aus einer Lokomotive in diesen Apparat mit einer Spannung von 1 Atmosphäre eingeleitete Dampf, nachdem er die dicht übereinander eingelegten Gegenstände (Teppichs-Katzen usw.) durchdrungen hat, beim Ausströmen aus dem Kasten noch eine Temperatur von 102—103 ° Celsius zeigte und die vorher eingelegten Proben von Infektionskeimen schon nach ½ stündiger Einwirkung unschädlich gemacht hat.

Vom K. K. Handelsministerium wurde deshalb den Bahnverwaltungen die Anschaffung eines solchen billig herzustellenden, leicht transportablen und auch zur anderweitigen Desinfektion benutzbaren Apparates mit dem Beifügen empfohlen, dass der Erfolg nur dann verbürgt werden könne, wenn nach Durchwärmung aller Gegenstände in diesem Apparate auf 100 ° Celsius der Dampf noch mindestens 15—20 Minuten eingelassen wird, dass ferner zu jedem Apparate noch ein Pyrometer mit elektrischem Läutewerke anzuschaffen wäre, und dass schliesslich die genannte K. K. Generaldirektion für die Anwendung dieses Apparates eine Instruktion ausarbeitet.

Desinfektion durch gespannte Wasserdämpfe bei Viehwagen.

Die mit der Verwendung von Karbolsäure oder anderen Chemikalien zur Desinfektion von Viehwagen verbundenen Uebelstände, wie das Verderben der darin nachträglich verladenen, diesen Geruch anziehenden Waaren (z. B. Mehl) und der Misserfolg bei starken Frösten haben die Anwendung von heissen Dämpfen unter einer Spannung von mindestens 2 Atmosphären, welche auf alle Innenräume des Wagens einwirken, als viel zweckmässiger erwiesen. Infolge dessen hat das K. K. Handelsministerium die Direktorenkonferenz zur Berathung über die successive Einführung der Desinfektion mittelst gespannter Dämpfe und zur diesfälligen Antragstellung aufgefordert.

Nachweisung der Cisternenwagen.

Nachdem die Verwendung von Cisternenwagen zum Transporte feuergefährlicher Gegenstände in erfreulicher Weise zunimmt, erscheint es aus Sicherheitsrücksichten nothwendig, geeignete Bestimmungen zu treffen, durch welche die Art und Weise der mittelst Schlauchung bewirkten Füllung oder Entleerung dieser Wagen geregelt wird. Von der K. K. Generalinspektion wurden zu diesem Zwecke die Bahnverwaltungen zu einer Nachweisung darüber aufgefordert, in welchen Stationen und welche Waaren im vorigen Jahre mittelst Schlauchung zur Be- und Entladung gelangt sind.

Fortsetzung der Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn.

Die Gesellschaft der Reichenberg - Gablonzer Eisenbahn beabsichtigt den Ausbau dieser Bahn zur Preussisch - Schlesischen Landesgrenze. Zu diesem Behufe wurde beim Preussischen Handelsministerium in Berlin angefragt, um sich über die Stellungnahme der Preussischen Regierung zu dem Ausbau der Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn bis nach Hirschberg in Preussisch-Schlesien zu informiren. Die Antwort soll dahin gelautet haben, dass die Preussische Regierung keine Einwendungen gegen den Bau einer Bahn an die Landesgrenze erheben würde und diesbezüglich die Wünsche der Oesterreichischen Regierung gewärtig sei. Wenn Oesterreich bis an die Landesgrenze eine Eisenbahn baue, dann werde Preussen wahrscheinlich ebenfalls die Strecke Hirschberg-Petersdorf anlegen. Die Preussische Regierung müsse jedoch Garantien dafür erhalten, dass die vorhandenen Beförderungsmittel auch grössere Kohlentransporte ermöglichen werden. Auf Grund dieser Mittheilungen wurde seitens der Interessenten beschlossen, die Fortsetzung der Linie Reichenberg-Gablonz als Vollbahn für den schweren Güterverkehr zu fördern und wurde die Einleitung der weiteren erforderlichen Schritte bei dem Oesterreichischen Handelsministerium veranlasst.

Aerarisch gestempelte Frachtbriefe in Ungarn.

Laut Verordnung des Kommunikationsministeriums sind vom 1. April d. J. in Ungarn mit Ausnahme bestimmter, jeweilig speziell zu bewilligender Fälle des Verbandsverkehres nach Stationen ausserhalb der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie als Frachtbriefe nur ärarisch gestempelte Blanquets zu benutzen. Diese Blanquets sind in zwei Sorten mit 5 und 1 kr. Stempel versehen, ausgestellt, kosten ausser dieser Stempelgebühr 45 kr. für 100 Stück und im Kleinverschleisse $^1/_2$ kr. für das Stück; der nachträgliche Druck des Namens oder der Firma darauf ist jedermann gestattet. Bis zum 1. Juli d. J. können die bisherigen Frachtbriefblanquets gebraucht werden.

Reform des Submissionswesens.

Eine diesbezüglich von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen eingeführte Reform wird von der „Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfschifff." mitgetheilt. Den gewöhnlichen Klagen der Offerenten über die Nichtberücksichtigung ihrer Angebote wird schon von vielen Bahnverwaltungen dadurch begegnet, dass sie die Einsicht in ihre betreffenden Kalkulationen den Offerenten gestatten und sich diese daher selbst ein Urtheil über den Werth ihres eigenen oder des Angebotes der Konkurrenten bilden können. Die genannte K. K. Generaldirektion ist noch einen Schritt weiter gegangen und ladet die Konkurrenten zur Offertverhandlung selbst ein, wodurch eine unbegründete Bevorzugung des einen oder des anderen Konkurrenten geradezu ausgeschlossen erscheint. Da aber bei vielen Artikeln, insbesondere bei mineralischer Kohle, der Offertpreis für die Vergebung nicht maassgebend sein kann, so werden die Brennwerthe der von ihr verwendeten Kohlen bekannt gegeben und zu deren Erprobung die Offerenten zugezogen. Ferner sollen die für die Verführung der Kohle bestimmten Hafenplätze sowie die bezüglichen Auf- und Abladekosten veröffentlicht werden. Endlich können die Offerenten noch vor der Konkurrenz um die Erprobung ihrer Kohle ansuchen.

Rückforderung einer Quote der Entschädigung wegen „irrthümlicher" Mehrbezahlung für eine zum Bahnbau eingelöste aber nicht verwendete und im Eigenthume des Enteigneten verbliebene Grundfläche. Rechtsfall.

Die Aktiengesellschaft der Kronprinz Rudolfbahn klagte den Eigenthümer einer von ihr bezahlten, aber nicht vollständig verwendeten und in dessen Eigenthume theilweise verbliebenen Parzelle auf die Rückzahlung des dafür verhältnissmässig entfallenden Einlösungsbetrages. Diese Forderung wurde von der ersten Instanz „zu-", dagegen von der zweiten und dritten abgesprochen. Das Ober - Landesgericht begründete diese Abweisung damit, dass sich die klägerische Forderung als eine conditio indebiti darstelle, deren beide nothwendigerweise zusammentreffenden Voraussetzungen nämlich einerseits die Bereicherung auf Seite des Geklagten und andererseits eine Minderung des Vermögens auf Seite des Klägers deshalb nicht vorhanden sind, weil die Rudolfbahn mit der betreffenden Bauunternehmung einen Pauschalvertrag über den Bau, dann einen Staatsvertrag mit der Regierung, betreffend die Uebernahme dieser Bahn geschlossen hat, daher sie auch aus dem angeblichen Irrthum keinerlei Schaden treffen kann. Der Oberste Gerichtshof hat dagegen mit Urtheil vom 20/2. 1889 diese Gründe zwar darum verworfen, weil die beiden Verträge die Enteigneten nicht berühren, dessen ungeachtet aber die klägerische Forderung abgewiesen, weil der Nachweis fehlt, dass überhaupt zum Bau der Kronprinz Rudolfbahn nicht die in der Quittung bezeichnete Grundfläche in Anspruch genommen worden sei um jene Thatsachen klarzustellen, welche die Berechnung der zu diesem Bau in Anspruch genommenen Grundflächen mit dem in der Quittung bezeichneten Ausmaasse veranlasst und diese Berechnung als eine irrthümliche erscheinen zu lassen, geeignet sind (Nr. 12 der „Oesterr. Eisenb.-Ztg.").

Tarifermässigung für Kartoffelexport aus Ungarn.

Zur Hebung dieses Exportes nach Wien und Westeuropa wurden die weitestgehenden Frachtermässigungen auf den Ungarischen Staatsbahnen eingeführt. Beim Einheitspreise von 0,12 kr. für 100 kg und 1 km nebst 3 kr. Manipulations-, 5 pCt. Steuer und 1 kr. Brückenzoll für 100 kg zahlen diese Transporte von Budapest nach Fiume 75,7 kr. für 100 kg und nach den westlichen Exportstationen wird der Frachtsatz nach dem Lokal-Ausnahmetarife Nachtrag II der Königlich Ungarischen Staatsbahnen unter Zurechnung von 40,5 kr. für 100 kg. für die Strecke Budapest-Wien berechnet.

Ungarisch-Böhmische Getreidetransporte.

Für Getreide- und Mehltransporte aus Ungarn nach Böhmen, welche von Budapest nach Wien auf der Donau und von hier mittelst Schienenstranges nach Nordböhmen weiter dirigirt wurden, bestand bislang ein direkter Verbandstarif. Die in Wien mittelst Schiff anlangenden Sendungen wurden von der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft nach dem Prinzipe der Dritteltheilung, auf welcher der Verbandstarif basirte, entweder am Donaukaibahnhof an die Staatsbahnen, oder bei der Nordbahnlände auf dem Kaiser Ferdinands-Nordbahnhof oder in Korneuburg an die Oesterreichische Nordwestbahn abgegeben. Die an der Nordbahnlände umgeschlagenen Güterquantitäten kamen in ihrem weiteren Transporte für Böhmen den Linien der Oesterreichisch - Ungarischen Staats - Eisenbahngesellschaft zu gute, welche in Wien keinen eigenen Umschlagsplatz besitzt. Dieser Verbandstarif wurde nun seitens der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Oesterreichisch - Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft mit 1. Januar 1889 gekündigt. Durch diese Kündigung erhielt die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft für die Weiterdirigirung ihrer Ungarischen Getreide- und Mehlsendungen freie Hand. Dieselben füllten jährlich rund 5000 Wagen, von denen je ein Drittel auf die Oesterreichischen Staatsbahnen, die Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft und die Oesterreichische Nordwestbahn entfiel. Nunmehr wird die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft einen grösseren Theil dieser Getreidesendungen in Korneuburg umschlagen, als bisher, da die Oesterreichische Nordwestbahn sich zufolge der Route ihrer Linien für die Weiterbeförderung an Ort und Stelle am besten eignet. Nach ziemlich verlässlichen Schätzungen werden die beiden Netze der Oesterreichischen Nordwestbahn aus diesem Verkehre einen jährlichen Zuwachs von etwa 1000 Wagenladungen erfahren, woraus der genannten Gesellschaft eine Bruttomehreinnahme von etwa 80000 fl. erwächst.

Eisenbahnbauten in Oesterreich mit Ende Februar d. J.

Mit Ende Januar waren 355.9 km Eisenbahnen als im Bau befindlich ausgewiesen worden, wovon 96,1 km auf die Staatsbahnen und 259,8 km auf die Privatbahnen entfielen. Im Laufe des Monats Februar trat nach dem „V.-B. f. B." nur eine ganz geringe Aenderung ein, indem blos die 1,6 km lange Lokalbahn Göding-Tabakfabrik der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dem Verkehr übergeben, dagegen keine neue Linie in Bau ge-

nommen wurde. Zum Schluss des Monats Februar begegnen wir daher bezüglich der Baulinien bei den Staatsbahnen der gleichen Ziffer wie im Vormonate, d. i. 96,1 km, während bei den Privatbahnen die Ziffer von 259,8 km auf 258,2 km, im ganzen also auf 354,3 km sank. Ein nennenswerther Baufortschritt war im Februar auf keiner Baulinie zu verzeichnen, was durch die herrschenden Witterungsverhältnisse hinlänglich erklärt ist. Die Zahl der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter betrug 5 966, somit um 1 549 Mann weniger als im Januar.

Lokalbahn Keszthely-Balaton-Szent-György.

Betriebsergebniss im Jahre 1888.

Die erst seit 25. September 1888 eröffnete Lokalbahn Keszthely-Balaton-Szent-György, an deren Spitze der Reichstagsabgeordnete L. v. Tolnay steht, hat während ihres im Betriebsjahre 1888 erst 3 Monate 8 Tage dauernden Betriebes, wie aus Budapest berichtet wird, nicht nur die volle 5½ pCt. Verzinsung der Prioritätsaktien und Stammaktien, sondern selbst noch einen Ueberschuss erzielt. Dieser letztere soll nicht als Superdividende vertheilt, sondern auf Rechnung des Jahres 1889 übertragen werden. Infolge dieses überaus günstigen Erfolges soll der Bau der bereits projektirten Fortsetzung der Linie bis zum Badeorte Héviz baldigst in Angriff genommen und mit Beschleunigung fertiggestellt werden.

Der Staatsbesitz an Buschtêhrader Aktien.

Nach dem Gesetzentwurfe, betr. den Bau der Eisenbahn Jaslo-Rzeszow auf Staatskosten (s. Nr. 23 S. 241 d. Ztg.), sollen zur Bedeckung des im Jahre 1889 zu bestreitenden Theiles der Baukosten die im Vermögen der Staatscentralkasse befindlichen 7 500 Stück Aktien Lit. B der Buschtêhrader Bahn veräussert werden. Die dem erwähnten Gesetzentwurfe beigegebene Begründung führt an, dass diese Aktien im Jahre 1874 als Refundirung eines der genannten Gesellschaft gewährten Staatsvorschusses al pari übernommen wurden und dass die Veräusserung derselben bei den dermaligen Koursverhältnissen für die Staatsverwaltung einen sehr erheblichen Mehrerlös über den seinerzeitigen Uebernahmskours einbringen würde.

Russland auf der Donau.

Wie die „Nowosti“ berichten, dehnt die bekannte Russische Schwarze Meer- und Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft des Fürsten Gagarin, welche von der Petersburger Regierung subventionirt wird, mit dem diesjährigen Frühjahre ihre Thätigkeit bedeutend aus. Die Gesellschaft wird nämlich Dampfschiffe bis nach Serbien und Oesterreich-Ungarn entsenden. Die Gesellschaft erhält dabei von der Regierung eine Zuschlagssubvention in der Summe von je 1 Rubel 50 Kopeken für die Meile für Frachtlinien und 2 Rubel für die Meile Passagierlinie. Die „Nowosti“ fügen ihrer Meldung die Bemerkung bei: „Die Verlängerung unserer Handelsschifffahrt bis zu den Grenzen Oesterreich-Ungarns wird uns die Möglichkeit geben, die Slaven mit der Russischen Fabrikation näher bekannt zu machen.“

Ausfuhr von Fassdauben.

Seit zwei Monaten findet ein aussergewöhnlich starker Verkehr mit Fassdauben nach den Hafenplätzen Triest und Fiume statt, welche zur Verschiffung nach Frankreich, Italien, Portugal, Algier und England bestimmt sind. Es wurden während dieser Zeit 10,153 Millionen Stück gegen 9,179 Millionen Stück in der gleichen Periode des Vorjahres dahin verfrachtet. Die Zufuhren und Lagerbestände an den genannten beiden Hafenplätzen bleiben fortwährend ansehnlich.

Eisenbahnkonferenzen in Konstantinopel.

Die verschiedenen Konferenzen, welche zwischen den Oesterreichischen, den Ungarischen und den Eisenbahnverwaltungen der Balkanländer und der Türkei stattfanden, um die Tarife für den internationalen Verkehr Wien-Budapest-Konstantinopel zu regeln und zu unifiziren, haben bislang zu keinem Resultate geführt. Es wird nunmehr am 8. April eine Konferenz von Vertretern der erwähnten Eisenbahnverwaltungen in Konstantinopel stattfinden. Diese Konferenz wird sich zunächst mit den Verkehrsverhältnissen der Türkischen Bahnen befassen und soll sich dann hieran die Tarifvereinbarung knüpfen, welche den einzelnen Bahnen die Antheile an dem Verkehr auf den genannten Linien zuweisen wird.

Oesterreichischer Eisenbahn-Unterstützungsfonds.

Zur Altersversorgung der Bediensteten der Oesterreichischen Eisenbahnen bestehen eigene Fonds. Zu denselben tragen die Eisenbahnunternehmungen sehr namhaft bei. Diese Altersversorgung tritt jedoch erst nach zurückgelegtem zehnten Dienstjahre ein, sowie dies auch bei den Staatsbeamten der Fall ist. Es ist sonach für diejenigen Eisenbahnbediensteten, welche vor dem erreichten zehnten Dienstjahr dienstuntauglich werden oder sterben, auf diesem Wege so wenig wie bei den in gleicher Lage zurückbleibenden Staatsbeamten vorgesorgt. Aus diesem Grunde besteht seit 15 Jahren für alle Oesterreichischen Bahnen gemeinschaftlich ein Fonds, der von einem aus sämmtlichen Direktoren gebildeten Kuratorium verwaltet wird. Zu Gunsten dieses Fonds wird, wie alljährlich, auch in diesem Jahre ein Konzert veranstaltet, dessen Erträgniss stets durch splendide Liebesgaben bedeutend erhöht wird.

Tramways, Pferde- und sonstige Strassenbahnen.

Diese Unternehmungen wurden in ökonomischer und politischer Hinsicht im Eisenbahnklub von dem Verwaltungsrathe der Wiener Tramway Mayer in einem durch viele statistische Daten und geistreichen Bemerkungen und Seitenblicke auf das Eisenbahnwesen gleich interessanten Vortrag besprochen. Wir können denselben bei der Beschränktheit des uns gestatteten Raumes nur durch einige Schlagworte andeuten, indem wir auf die Nummer 3 und 4 der „Oesterr. E. Z.“ d. J. verweisen, in welchem derselbe vollständig abgedruckt ist. Der Vortrag begann mit einer gedrängten Rückschau auf das Wesen und die Entwickelung des Tramways. Diese seien als Aschenbrödel der Eisenbahnen zu bezeichnen, obgleich letztere doch aus ihnen hervorgegangen sind und selbst Stefenson von ihnen die Anregung für seine erste Lokomotive bekam. Das Wachsthum der Städte und ihres Handels ist von den Tramways bedingt, sie sind ein Verbindungsglied der grossen Verkehrswege, und bewahrheiten die Richtigkeit des Satzes, dass kurze Verkehrswege sich ökonomisch ganz gut mit animalischer, lange Strecken dagegen rationeller und besser mit maschineller Kraft betreiben lassen. Redner bespricht die Strassenlokomotive, deren Typenanzahl nicht gering ist und die noch immer nicht den nothwendigen Anforderungen der grossen Zugkraft, Geräuschlosigkeit, eigenen völligen Dampfverzehrung und Anwendung billigerer Heizmittel entsprechen; am meisten genüge noch der Rowan'sche Dampfwagen. Im gegenwärtigen Zeitalter der Elektrizität fehle es auch da nicht an Versuchen. Die zwei Systeme der Kontaktbahn und Verwendung von Akkumulatoren ringen in Nordamerika um die Oberhand. Redner schildert hieraufdie durch das Terrain hervorgerufenen Schwierigkeiten des Baues, in welcher Beziehung die Tramways Wiens besonders Berlin gegenüber wirkliche Gebirgsbahnen mit allen ihren Nachtheilen und grossen Betriebskosten besitzen. Ein Vergleich dieser Kosten zeige, dass die Wiener Fahrpreise noch immer billig zu nennen sind und dass die angemessene Verzinsung des in diesen Bahnen angelegten Kapitals nur schwer zu erreichen ist. Es fehle an einem die Strassenbahnen schützenden Gesetze, sie seien mehr oder minder der Gemeindewillkür anheim gegeben, werden von ungeheueren Lasten und Steuern erdrückt; dies alles und manche Vorurtheile des Publikums machen viele von ihnen selbst beantragten Verbesserungen unmöglich. Auch das Kapitel von der Auflösung der Tramwayunternehmungen und vom Heimfall ihrer Anlagen an die Gemeinden wurde wie bei den übrigen Kapiteln zu einer sehr belehrenden Vergleichung der Tramways der verschiedenen Städte Europas benutzt.

Generalversammlung der Internationalen Wagenleihgesellschaft am 21. März d. J. in Budapest.

Dem Direktionsberichte für 1888 zufolge beträgt der Reingewinn 141 282,96 fl., wovon nach Abzug der 5 pCt. Aktienzinsen und der statutarischen Abschreibungen noch 61 308,21 fl. verbleiben. Hiervon wird 1 pCt. Superdividende den Aktionären, und für Investitionen 16 938,99 fl. verwendet und 30 369,22 fl. auf neue Rechnung gestellt. Der Wagenpark der Gesellschaft besteht gegenwärtig aus 910 Lastwagen, welcher im vorigen Jahre ganz ausgenutzt wurde. Dem genehmigten Berichte zufolge ist das günstige Jahresergebniss auch dem Rückkaufe von 2 000 Stück eigener Aktien zum Tageskourse zuzuschreiben, wodurch ein Gewinn von 40 119 fl. erzielt wurde.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die bevorstehende Kündigung von 4 pCt. Prioritätsobligationen der verstaatlichten Preussischen Eisenbahnen im Betrage von angeblich 350 Millionen Mark hat ihre Schatten bereits vorausgeworfen, indem die Haussespekulation kalkulirte, dass sich diese gekündigten Kapitalien unserem Effektenmarkte zuwenden werden. Dagegen beunruhigten die Gerüchte über die Möglichkeit der Demission des Ungarischen Ministerpräsidenten v. Tisza, welcher durch die maasslosen Angriffe der Opposition bei der Wehrgesetzdebatte trotz seiner aufopferungsvollen Vaterlandsliebe regierungsmüde sein soll und dessen Rücktritt ein Unglück für unsere Monarchie wäre. Aus diesen beiden Strömungen entsprang die schwankende Haltung des Marktes; es stiegen Ferdinands-Nordbahn (2550), Carl Ludwigbahn (204,60), Nordwestbahn (182,50) und Elbethalbahn (208,25); dagegen wichen Staatsbahn (241), Südbahn (100,50) und einige Ungarische garantirte Bahnen. Aussig-Teplitzer Bahn (—) erreichte den Kours von 1 000, worüber wir demnächst berichten.

Aus Württemberg.

Gehaltsaufbesserung für die Civilstaatsdiener.

Dem ständischen Ausschuss ist ein Nachtrag zu dem Entwurf des Hauptfinanzetats für 1889/91 zugegangen, enthaltend unter anderem eine Forderung für Aufbesserung der Beamtengehalte. Es sind vorgesehen a) zur Gehaltsaufbesserung aller Beamten jährlich 964 200 *M*, b) zu Wohnungsgeldzuschüssen (ohne Pensionsberechtigung) für die nicht im Genuss freier Dienstwohnungen oder entsprechender Miethzinsentschädigungen stehenden Beamten jährlich 978 700 *M*, zusammen 1 942 900 *M* Die Gehaltsaufbesserung soll 5 pCt. des dermaligen Gehalts betragen, der Wohnungsgeldzuschuss in Ortsklasse I (Stuttgart) 10 pCt., in Ortsklasse II (Ulm, Heilbronn, Esslingen, Cannstatt, Reutlingen, Ludwigsburg, Gmünd. Tübingen, Göppingen, Ravensburg, Hall, Tuttlingen, Biberach, Rottenburg, Aalen, Heidenheim, Kirchheim u/T., Freudenstadt, Ebingen, Rottweil, Backnang, Weingarten, Nürtingen, Metzingen, Schramberg, Pfullingen, Ellwangen) 7 pCt., in Ortsklasse III (alle übrigen Orte des Landes umfassend) 4 pCt. des dermaligen Gehalts.

Aus der sehr eingehenden Begründung der Vorlage ist besonders bemerkenswerth der Hinweis darauf, dass die Besoldungen im Reichsdienst, in Preussen, Bayern, Sachsen, Baden, Elsass-Lothringen und anderen Deutschen Staaten, vornehmlich bei den höheren Dienstkategorien, beträchtlich höher als die Württembergischen sind. Es ist durch Zahlen nachgewiesen, dass sich die Badischen Beamtenbesoldungen um 24,5 pCt., die Bayerischen um 20,9 pCt., die Preussischen um 35,3 pCt. höher als die dermaligen Württembergischen stellen. Und selbst einschliesslich der vorgeschlagenen Aufbesserung bleiben die Württembergischen Gehalte noch immer hinter denen der angeführten Staaten zurück. Es erhellt ferner aus einer der Vorlage beigegebenen Zusammenstellung, dass in Württemberg, verglichen mit dem Reichsdienst und mit den anderen Staaten, für die niederen Staatsdiener besser gesorgt ist, als für diejenigen des mittleren und höheren Dienstes.

Es wird ausgeführt, dass dieses Zurückbleiben der Württembergischen Beamtenbesoldungen hinter den Besoldungen der übrigen Deutschen Staaten begründet erscheinen würde, wenn das Leben in Württemberg billiger wäre als im übrigen Deutschland. Dem sei aber nicht so. Im Gegentheil stehen die Landesdurchschnittspreise der wichtigsten Lebensmittel in Württemberg mit wenigen Ausnahmen höher als in Preussen und in Baden. Es wird dann eine spezielle Vergleichung der Lebensmittelpreise für den fünfjährigen Durchschnitt 1882/86 gegeben und gesagt, die militärischen Verpflegungszuschüsse, auf die laufenden Wochenmarktpreise sich stützend, seien in sämmtlichen Württembergischen Garnisonsorten durchgängig höher als in Berlin und Potsdam, und zu einem ähnlichen Ergebniss führen die Durchschnitte der Wochenmarktpreise. Die früher sprichwörtliche Wohlfeilheit des Lebens in Württemberg, welche seiner Zeit für die niedrigeren Württembergischen Besoldungen als Erklärung angeführt wurde, sei verschwunden. Es wäre also nicht gerechtfertigt, die Württembergischen Beamten noch länger so erheblich hinter ihren Amtsgenossen im übrigen Deutschland zurückzustellen. Vielmehr sei, je mehr im Deutschen Reich eine Ausgleichung der Lebensverhältnisse sich vollziehe, auch die thunlichste ökonomische Gleichstellung der Württembergischen Beamten mit ihren Kollegen, wenigstens in den Nachbarstaaten Bayern und Baden, eine Forderung der Billigkeit und Gerechtigkeit, deren Erfüllung durch die Vorlage erstrebt, wenn auch in der Absicht, die Besoldungslast nicht plötzlich allzu sehr zu steigern, für jetzt nicht ganz erreicht werde.

Eine vielfältige Erfahrung beweise denn auch, dass die dermaligen Württembergischen Besoldungssätze den standesgemässen Lebensbedarf weit nicht decken. In den allermeisten Fällen bedürfe der Beamte eines Zuschusses aus eigenen Mitteln, um leben zu können und zwar in einem Maasse, dass häufig das Privatvermögen im Laufe der Dienstzeit auch bei sparsamem Haushalt aufgezehrt werde, und nicht selten die Wittwen und unversorgten Kinder selbst hoher Staatsbeamten nach dem Tode des Ernährers in Noth sich befinden, welche nur spärlich durch kleine Gratialien gelindert werden könne. Das Interesse des Staates selbst erheische Abhilfe. Denn wenn der Staat seinen Angestellten ein für den angemessenen Unterhalt einer Familie ausreichendes Einkommen nicht biete, wenn die Beamten den öffentlichen Dienst unverhältnissmässig geringer gelohnt sehen, als die Privaterwerbsthätigkeit, und wenn die Vergleichung ergebe, dass in anderen Staaten die öffentlichen Diener weit auskömmlicher gestellt seien, so liege für die Staatsverwaltung die Befürchtung nahe, dass bei den Beamten die Berufsfreudigkeit gelähmt, Unzufriedenheit erzeugt und schliesslich die Treue und Integrität gefährdet werden könnte, auch der Zugang von tüchtigeren und begabteren Männern zum Staatsdienst beeinträchtigt werden möchte.

Die Regierung erachte es daher für ihre Pflicht, auf Abhilfe hinzuwirken, und dies um so mehr, als eben in den Nachbarstaaten während der letzten Jahre Aufbesserungen bewilligt worden seien.

Die Zahl der Beamten, welche von der Aufbesserung betroffen werden, beläuft sich auf 12 525, hiervon entfallen 5 827 = 46,5 pCt. auf die Verkehrsanstalten.

Errichtung einer Linienkommission.

Am 1. April d. J. ist in Stuttgart eine Linienkommission errichtet worden. Dieselbe besteht aus einem aktiven Stabsoffizier als Eisenbahn-Linienkommissar und einem höheren Eisenbahnbeamten als technisches Mitglied.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der am 12. März unter dem Vorsitz des Geheimen Ober-Regierungsrath Streckert stattgehabten Sitzung wurde als Thema zu einer Preisaufgabe gewählt: „Welche Vortheile oder Nachtheile hat die Erhöhung der Tragfähigkeit der Eisenbahn-Güterwagen für Massentransporte für den Verkehr und den Betrieb?“ Das festgestellte Programm für die Aufgabe wird besonders bekannt gemacht werden.

Herr Regierungs-Baumeister Bassel sprach über Amerikanische Eisenbahnen, insbesondere die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. Das Eisenbahnnetz dieser letzteren hat, wie der Vortragende, welcher längere Zeit der Kaiserlich Deutschen Gesandtschaft in Washington als technischer Attaché beigegeben war, ausführte, zur Zeit eine Ausdehnung von 240 000 km erlangt und zu seiner Herstellung ein Kapital von etwa 34 Milliarden in Anspruch genommen. Mehr als 1 Million Menschen — also ein sehr beträchtlicher Bruchtheil der im ganzen etwa 60 Millionen zählenden Bevölkerung — ist bei diesen Eisenbahnen beschäftigt. Aus diesen wenigen Zahlen ergibt sich schon der gewaltige Einfluss, welchen die Eisenbahnen auf das gesammte Leben, auf die wirthschaftlichen und politischen Verhältnisse der Vereinigten Staaten ausüben. Die Staatsregierung wirkte dort auf die Eisenbahnen im wesentlichen nur insofern ein, als sie den Bau derselben durch reiche Landschenkungen und anderweitige Vergünstigungen unterstützte, im übrigen wurde bezüglich des Baues und Betriebes den Eigenthümern der einzelnen Bahnen — Aktiengesellschaften — fast völlig freie Hand gelassen. Zu besonderem Nachtheil gereicht es der Allgemeinheit der Bevölkerung, dass Börsenspekulanten durch nicht immer ganz lautere Mittel sich zu alleinigen Eigenthümern ausgedehnter Bahnlinien machten und diese alsdann nach Willkür in ihrem finanziellen Interesse ausbeuteten. Die Tarife für den Personen-, wie für den Güterverkehr werden nicht veröffentlicht und sind nicht feststehend, sondern verschieden von Tag zu Tag nach den jeweiligen Konkurrenzverhältnissen und dem Gutdünken der Bahningenieure. Selbstverständlich werden durch derartiges Verfahren vielfache Interessen des Handel und Verkehr treibenden Theiles der Bevölkerung verletzt. Die dadurch hervorgerufenen Beschwerden haben denn auch schon zu verschiedenen gesetzgeberischen Maassnahmen, durch welche eine strengere staatliche Beaufsichtigung der Eisenbahnen herbeigeführt werden soll, Veranlassung gegeben. Nach weiterer Erörterung der allgemeinen Verhältnisse des Amerikanischen Eisenbahnwesens ging der Vortragende unter Vorzeigung bezüglicher Zeichnungen zur Beschreibung technischer Einzelheiten aus dem Bau und Betrieb der Eisenbahnen in Nordamerika über, welche vieles Bemerkenswerthe zeigen. Insbesondere werden Mittheilungen über die Anordnung der Betriebsmittel und des Oberbaues, über Weichenstellwerke besonderer Art, über die Abfertigung der Züge u. dergl. gemacht.

Herr Geheimer Regierungsrath Emmerich sprach mit Bezug auf ausgestellte Zeichnungen über Amerikanische Güterwagen, bei denen das Verhältniss der Nutzlast zur todten Last sich wesentlich günstiger gestaltet, als dies bei den zur Zeit auf den diesseitigen Bahnen in Anwendung befindlichen Güterwagen der Fall ist. Während die todte Last der Güterwagen der Deutschen Eisenbahnen ungefähr 60 pCt. der Nutzlast beträgt, würde dieselbe bei den erwähnten Amerikanischen Wagen etwa 22 pCt. sein.

Der als Gast anwesende Herr E. Schönrock aus Newyork sprach, ebenfalls unter Bezugnahme auf ausgestellte Zeichnungen, über die Einrichtung und die Leistungen der in neuester Zeit auf Nordamerikanischen Eisenbahnen, besonders auf den nördlichen hoch gelegenen Strecken der zum Stillen Ozean führenden Ueberlandbahnen zur Anwendung gekommenen Dampf-Schneeschaufelmaschinen. Bei diesen Maschinen wird der Schnee durch die Schaufeln eines an der Vorderseite angebrachten turbinenartig gestalteten Rades einem Cylinder zugeführt, aus welchem derselbe vermittelst einer rasch rotirenden, mit Flügeln versehenen Welle nach aussen geschleudert wird. Die Maschinen sind sehr schwer und müssen durch eine oder mehrere Lokomotiven gegen den wegzuräumenden Schnee gedrückt werden.

Aus dem Elektrotechnischen Verein.

In der Sitzung des Elektrotechnischen Vereins am 26. v. Mts., in welcher der Ehrenpräsident des Vereins, Herr Staatssekretär Dr. von Stephan, den Vorsitz führte, hielt Herr Dr. Werner von Siemens einen Vortrag über unterirdische Leitungen in elektrischen Anlagen, der ein erhöhtes Interesse um so mehr in Anspruch nehmen darf, als es sich um die wichtige Frage der Herstellung und Verwendung geeigneter Kabelleitungen für elektrische Beleuchtungsanlagen handelte.

Die sogenannten Bleikabel bestehen in isolirten Kupferleitungen, die mit einer Bleihülle und über derselben mit einem Schutzmantel von Eisenblech versehen sind. Diese Kabel, welche dem Betriebe auf der Berliner Centralstation für die Lieferung des elektrischen Lichts dienen, hatte der weit über die Grenzen seines Heimathslandes hinaus bekannte Englische Elektrotechniker, Professor Forbes, im Februar d. J. in der Institution of Electrical Engineers zu London zum Gegenstande eines Berichts gemacht, in dessen erstem Theile er der Vorzüglichkeit der von ihm eingehendst besichtigten technischen Einrichtungen auf der Berliner Centralstation — freilich etwas widerwillig — Lob spendet. Naiv namentlich ist sein Erstaunen darüber, „dass er in Berlin ausschliesslich Deutsche Arbeit und Deutschen Betrieb angetroffen habe." (!) Dann aber wendet er sich gegen die hier im Betriebe befindlichen Bleileitungen und behauptet erfahren zu haben, dass dieselben nur 3 Jahre dauerten und dann durch galvanische Zerstörung des Bleis zu Grunde gingen. Gegen die Behauptungen des Herrn Forbes wendete sich sehr nachdrücklich unser berühmter Landsmann Dr. von Siemens, indem er die erste Bemerkung des Engländers kurz und bündig damit abfertigte, wie demselben jedenfalls verborgen geblieben sein müsse, dass Berlin die Geburtsstätte der unterirdischen Leitungen, der Dynamomaschinen, der elektrischen Eisenbahnen und vieler anderen elektrotechnischen Erfindungen ist. — Zu dem absprechenden Urtheil des Englischen Elektrotechnikers über die Bleikabel übergehend, führte Herr von Siemens aus, dass dasselbe — um keinen anderen Beweggrund anzunehmen — auf einem groben Missverständnisse beruhen müsse. In scharfer und überzeugender Weise wies er die Unrichtigkeit jener Behauptung nach. Es seien in dem Berliner Leitungsnetze im ganzen an 4 Stellen Fehler aufgetreten, die nur deshalb, weil sie nicht früh genug durch Kontrolmessungen entdeckt worden wären, sich zu einer zerstörenden Grösse herausgebildet hätten. Diese Fehler wären durch ungenügend überwachte Erdarbeiter — also infolge mechanischer Beschädigung — verursacht und nicht durch eine zerstörende elektrische Spannung zwischen Blei und Eisen, welche gar nicht auftreten könne. Von den etwa 130 km des Berliner Leitungsnetzes seien nur etwa 200 m ausgewechselt worden, dadurch sei das ganze Netz wieder in gute Ordnung gebracht. Von einer beginnenden Zerstörung der Kabel sei nicht das Mindeste zu entdecken. Kabel von gleicher Konstruktion, die an anderen Orten bald 5 Jahre dienten, hätten noch die alte hohe Isolation und wären durchaus unverändert. Das ungünstige Urtheil des Herrn Forbes beruhe auf ganz unrichtigen Annahmen. Dass die Erfahrungen mit Bleileitungen in Amerika und England ungünstig ausgefallen seien, beruhe auf mangelhafter Konstruktion und Fabrikation seitens der dortigen Fabrikanten. In Deutschland habe man ältere Erfahrungen in unterirdischen Leitungen und habe an ihrer Hand die Konstruktion und Fabrikation der Kabel wesentlich verbessert. Es sei durchaus unzulässig, die in anderen Ländern mit derart fabrizirten Kabeln gemachten schlechten Erfahrungen auch auf die hiesigen Kabel zu beziehen. — Der Vortragende gab hierauf, unter Vorzeigung zahlreicher Probestücke, eine eingehende Darstellung der Erfahrungen und Arbeitsmethoden, auf denen die Anfertigung der Bleikabel beruht und durch welche den Kabeln eine lange Dauer gesichert wird. Schliesslich warf Herr von Siemens noch einen Blick auf die zukünftige Entwickelung der Städte und die mit Rücksicht auf den stetig wachsenden Verkehr sich immer weiter ausbildenden Methode, die Städtebewohner durch Leitungsnetze aller Art in Verbindung untereinander wie mit der Aussenwelt zu setzen. Der Strassenboden wäre dazu schon jetzt nicht mehr ausreichend; man würde daher bald genöthigt sein, ein zweites Verkehrsstockwerk über oder unter der Strassenfläche herzustellen, in welchem dann neben den elektrischen Bahnen für den Schnellverkehr auch alle Röhrennetze für Gas, Wasser, Pressluft, Dampf u. s. w. ebenso wie die elektrischen Leitungen für Telegraphie, Telephonie, Licht, Kraft und was die künftige Entwickelung der Technik noch bringen möge, Platz finden würden. Bis dahin würde man sich begnügen müssen, in dem beschränkten Strassenboden noch bescheidenen Platz für unterirdische, gegen äussere Beschädigungen bestthunlichst geschützte Kabelleitungen zu finden.

Den zweiten Vortrag des Abends hielt Herr O. von Miller über die Erweiterung der Berliner Elektrizitätswerke. Der Vortragende berichtete, dass während des verflossenen Sommers in der Mauerstrasse die Maschinenanlage für die Beleuchtung der Strasse „Unter den Linden" fertiggestellt und in der Station Markgrafenstrasse die Maschinenkraft um 1 200 Pferdekräfte verstärkt wurde. Die Berliner Elektrizitätswerke verfügen demnach zur Zeit über 4 000 Pferdekräfte, welche den Anschluss von 50 000 Lampen gestatten.

Im Laufe dieses Jahres sollen in 3 neuen Stationen, welche gegenwärtig im Bau begriffen sind, 6 neue Maschinen mit 4 600 Pferdestärken aufgestellt werden, so dass im kommenden Winter 100 000 Lampen angeschlossen werden können. Das Leitungsnetz, welches gegenwärtig 25 km Häuserfront umfasst, soll auf 75 km ausgedehnt werden. Die in Ausführung begriffenen Gebäude genügen, um durch Aufstellung weiterer Maschinen für 200 000 Lampen den elektrischen Strom zu erzeugen; ausserdem ist es möglich, auf den benutzten Fabrikgrundstücken weitere Vergrösserungen der Maschinenanlagen um 7 000 Pferdestärken herzustellen, so dass im Falle auch ausserhalb des gegenwärtig den Berliner Elektrizitätswerken zugewiesenen Umkreises das Bedürfniss nach elektrischem Licht und elektrischer Kraft stärker werden sollte, allen Ansprüchen an Stromlieferung für die ganze Stadt Berlin genügt werden kann.

Als Hauptverbesserungen der neuen von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft auszuführenden Anlagen wurden die grossen, langsam gehenden Maschinen, von denen jede bis zu 1 200 Pferdekräfte leistet, und ein neues unterirdisches Leitungssystem, welches bei grösserer Sicherheit bedeutend geringere Kosten erfordern soll, erwähnt.

Zu der Abwehr des Herrn von Siemens gegenüber den ganz ungegründeten Behauptungen des Herrn Forbes bemerkt Herr von Miller, dass auch nach seiner Ueberzeugung eine Zerstörung des Kabelnetzes in Berlin nicht zu befürchten ist; um jedoch auch die örtlichen Zerstörungen zu vermeiden, die z. B. im verflossenen Sommer an ein paar Stellen vorgekommen sind, hat die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft ein neues Leitungssystem konstruirt und mit demselben bereits auf einer Länge von 300 m Versuche angestellt, die ein günstiges Ergebniss geliefert haben.

Amerikanische Mittheilungen.

See-Wettbewerb.

Ab Francisco haben dortige Versender von „Konserven" (canned goods) 8 000 t solcher Güter zu Wasser auf dem Wege um Cap Horn nach Newyork verschifft, weil die Durchgangsbahnen die verlangte Frachtherabsetzung abgelehnt haben. Die Wasserfracht soll 55 Cts. (2,31 ℳ) für 100 Pfund betragen.

Zuschlag bei Bezahlung während der Fahrt.

Im Staat Newyork ist, nach der „Railr. Gaz.", ein Gesetz angenommen, wonach die Eisenbahngesellschaften ermächtigt werden, von den Fahrgästen, welche ohne Fahrkarte einsteigen, einen Preisaufschlag von 10 Cts. (42 ₰) gegen Aushändigung einer Zuschlagkarte zu erheben. Dies bezieht sich jedoch nicht auf Fahrten innerhalb eines Stadtgebiets.

Durchgangszüge nach Mexiko.

Der „Montezuma Special" wird vom 12. März ab alle 14 Tage zwischen Washington (D. C.) und der Stadt Mexiko durchgeführt. Von beiden Endpunkten geht er einen um den anderen Dienstag ab; Abfahrt von Washington Nachmittags 5½, Ankunft in Neworleans Donnerstags Morgens 9.30. Die Entfernung von Washington nach Neworleans (über Atlanta und die Louisville & Nashville Eisenbahn) beträgt 1 144 Meilen (1 842 km), von Neworleans bis Mexiko 1 835 Meilen (2 954 km), zusammen also 2 979 Meilen (4 796 km), die längste bekannte Entfernung für einen regelmässigen Durchgangszug. Während die Fahrzeit zwischen Washington und Neworleans = 40 Stunden um 3½ Stunden geringer ist, als bei dem täglichen Expresszuge, ist die der übrigen Strecke dieselbe, wie bei den gewöhnlichen Schnellzügen, so dass die Gesammtfahrzeit etwa 113 Stunden beträgt.

Annähernd so lange Durchgangsfahrten bestehen:
zwischen Chicago und San Diego, Cal., (auf der Santa Fe-Linie) auf . . . . 2 312 Meilen,
zwischen Neworleans und San Francisco (auf der Süd Pacific-Linie) auf . . . . 2 495 „
zwischen Montreal und Vancouver (auf der Canadian Pacific-Linie) auf . . . . 2 906 „
doch haben diese Durchgangsfahrten nur Spezialwagen, nicht volle Züge, und sie fahren erheblich langsamer, als der „Montezuma Special", nämlich bezw. 112, 107 und 140 Stunden.

Postdienst.

Nach dem kürzlich erschienenen Jahresbericht des zweiten Assistenten des General-Postmeisters betrug die Gesammtlänge der Eisenbahn-Postlinien am Schluss des letzten Amtsjahres 143 713 Meilen = 9,74 pCt. Vermehrung gegen das Vorjahr. An

die Eisenbahnen wurden — einschl. für gewöhnliche Transporte und Eisenbahn-Postdienstwagen — im ganzen **19 524 559 D.** (= **81 000 000 ℳ**) gezahlt; Mehrbetrag gegen das Vorjahr 1 468 467 D. Der beschleunigte Postdienst (fast mail service) ist wesentlich vermehrt.

Die in den Berichten von 1886 und 1887 ausgesprochene Empfehlung einer Aenderung der Grundlage bezüglich der Vergütung für die Postbeförderungen der Eisenbahnen wird wiederholt. Als die einzige richtige und gerechte Grundlage wird der beanspruchte Raum, nicht das Gewicht der Postsendungen angesehen. („Railr. Gaz.“) H.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Haftpflicht. Art. 400 H.-G.-B. Der vertrags- oder reglementsmässige Ausschluss der Haftung für dolus und culpa der Leute des Frachtführers, sowie derjenigen Personen, deren er sich bei Ausführung des Transports bedient, ist nur dann unzulässig, wenn die betreffende Vereinbarung den guten Sitten zuwiderläuft.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Ausschluss der Haftung für dolus und culpa lata derjenigen Personen, deren sich der Frachtführer bei Ausführung des Transports bedient, ist keineswegs in allen Fällen als den guten Sitten zuwiderlaufend anzusehen. Es gilt dies namentlich nicht von den Fällen, in welchen der Frachtführer nicht in der Lage ist, bei der Wahl seiner Leute mit der nöthigen Sorgfalt vorzugehen, beziehentlich veranlasst ist, den Transport unter ungünstigen äusseren Verhältnissen auszuführen, die Ausführung aber, wenngleich unter ungenügender Sicherheit, im Interesse der Absender liegt. Allerdings gestaltet sich die Sache anders, wenn keine besonderen Umstände vorliegen und wenn die betreffenden Vertragsbestimmungen im regelmässigen Verkehr proponirt und acceptirt werden. Und doch können auch in diesen Fällen die Nachtheile, welche ein solcher Vertrag für die Absender hat, aufgewogen werden durch den Vortheil, welchen die Absender dadurch erlangen, dass die Fracht niedriger gestellt wird. wozu der Frachtführer infolge der Ausschliessung der unbedingten Haftung wirthschaftlich imstande ist. Dies wird dann namentlich zu berücksichtigen sein, wenn dem Absender anderweit Gelegenheit gegeben wird, sich gegen Nachtheile der Nichthaftung des Frachtführers, insbesondere durch Versicherungsnahme, zu sichern. Offerirt vollends der Frachtführer selbst derartige weitere Verträge, so fällt jedes Bedenken in dieser Beziehung hinweg. Das Rechtsverhältniss ist alsdann der Wirkung nach dasselbe, wie wenn eine zweifache Frachtvertragsofferte gestellt würde, eine zu geringerer Fracht ohne Haftung für Havariefälle, eine andere zu höherer Fracht mit solcher Haftung. In analoger Weise kommt beim Eisenbahntransport eine Beschränkung der Haftung der Eisenbahn dem Werthe nach und betreffs gewisser Gefahren vor und ist trotz des allgemeinen Grundsatzes im Artikel 423 H.-G.-B.'s vom Gesetzgeber dann als rechtswirksam anerkannt worden, wenn die Möglichkeit gegeben ist, durch Erhöhung der Fracht oder Wahl einer anderen Transportart diese Beschränkung in Wegfall zu bringen. Umgekehrt kann in der Beschränkung der Haftung des Frachtführers dann ein Verstoss gegen die guten Sitten gefunden werden, wenn dem Publikum die Möglichkeit der anderweiten Wahrung seiner Interessen nicht oder nur unter verhältnissmässig schweren Bedingungen geboten wird, beziehentlich infolge besonderer Umstände — z. B. Bildung eines sogenannten Ringes nach Amerikanischem Vorgange — die Absender gezwungen werden, sich dem Verlangen der Frachtführer zu fügen.“ (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 11. Februar 1888; Jurist. Wochenschr. 1888, S. 138).

v. O. **Eisenbahnverstaatlichung. Erfüllung der seitens der Bahngesellschaft mit den Beamten geschlossenen Verträge seitens des Fiskus.** Aus den Entscheidungsgründen: „Kläger war als Ober-Betriebsinspektor von einer Preussischen Eisenbahngesellschaft angestellt, welche später den Betrieb und die Verwaltung ihrer Bahn an den Preussischen Fiskus abgetreten hat. In diesem letzteren Vertrage ist mit Ausnahme der Direktoren den Beamten der Uebertritt gestattet; Fiskus hatte versprochen, die mit den Beamten geschlossenen Verträge zu erfüllen. Da Kläger nach seinem Vertrage mit der Eisenbahngesellschaft eine Dienstwohnung in Berlin hatte, so wurde angenommen, Fiskus dürfe demselben einen anderen Wohnsitz nicht anweisen. Da auch Kläger nach dem Vertrage nur für die Eisenbahnstrecken jener Gesellschaft dienstliche Obliegenheiten übernommen hatte, so wurde angenommen, Fiskus dürfe von dem Kläger nicht Leistungen für andere Eisenbahnstrecken fordern, als wie solche zur Eisenbahn jener Gesellschaft zur Zeit der Anstellung des Klägers gehörten, inzwischen zu dieser Eisenbahn erbaut sind oder noch erbaut werden.“ (Erk. d. IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. März 1888, Preuss. Verw.-Blatt, Bd. IX S. 292.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Libau-Romnyer Verkehr. Mit dem 13. April d. J. treten der 1. Nachtrag zum Theil II und der 1. Nachtrag zum Theil III des Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft. Der Nachtrag zum Theil II enthält Frachtsätze für die Beförderung von Getreide usw. von Stationen der Moskau-Rjäsaner, Rjäsan-Koslower, Rjaschsk-Wjäsma-, Tambow-Saratower, Tambow-Koslower, Orenburger, Morschansk-Sysraner, Rjaschsk-Morschansk-, Ssmara-Ufa-, Moskau-Nischny-Nowgoroder und Muromer Eisenbahn nach den Stationen Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg und Tilsit. In dem Nachtrage zum Theil III sind die Frachtsätze enthalten, nach welchen die Rückbeförderung der bei der Umladung von Getreide usw. in Wirballen leer gewordenen Säcke nach Stationen der vorgenannten Russischen Bahnen zu erfolgen hat.

Exemplare der beiden Nachträge sind von den am Verkehr betheiligten Stationen zu beziehen.

Bromberg, den 25. März 1889. (919)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen. Unter Bezugnahme auf die namens sämmtlicher Königlichen Eisenbahndirektionen von der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin erlassene Bekanntmachung vom 21. Januar d. J., betreffend den am 1. März d. J. zur Einführung gelangten Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, bringen wir zur Kenntniss, dass die Frachtsätze des bezeichneten Ausnahmetarifs im Verkehr von folgenden diesseitigen Versandstationen gewährt werden: Bärwalde N/M., Beuthen O. S. E. und R. O. U. E., Brzczinka, Camenz, Ebersdorf, Friedrichshütte, Gogolin, Greifenhagen, Groschowitz, Gross-Stein, Gross-Strehlitz, Guradzeweiche, Jarotschin, Keltsch, Laband, Lazisk, Leschnitz, Mittelwalde, Morgenroth, Naklo, Neuberun, Nicolai, Ohlau, Oppeln, Ottmuthweiche, Peiskretscham, Scharley, Schimischow und Steinkirche.

Breslau, den 1. April 1889. (920)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. d. Mts. an findet eine direkte Güterbeförderung zwischen den zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. gehörigen Stationen:

Bronzell, Gersfeld, Hettenhausen, Lütter und Schmalnau einerseits und den Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits statt.

Ueber die in Anwendung kommenden direkten Frachtsätze ertheilen die Güterexpeditionen der genannten Stationen Auskunft.

Hannover, den 1. April 1889. (921)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Eisenbahnverband. Am 10. April d. J. tritt zum Heft 2 des Gütertarifs vom 1. April 1888 Nachtrag III in Kraft, welcher neue Entfernungen für die Stationen Elsterwerda, Gera, Gera-Pforten, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen enthält.

Soweit vereinzelt Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis zum 31. Mai d. J. in Wirksamkeit.

Abzüge des Nachtrags III sind von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Dresden, am 1. April 1889. (922)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. April d. J. erscheint zu unserem Lokalgütertarif vom 15. Januar 1889 der Nachtrag I. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, unentgeltlich zu erhalten.

Mainz, den 1. April 1889. (923)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Am 10. d. Mts. treten folgende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Sandau (K. K. Oesterr. Staatsb.) und	Ausnahmetarif 6 a)	b) (Europ. Holz)
	für 100 kg in Mark	
Burgstädt	0 75	0,59
Lunzenau	0 69	0,55
Rochsburg	0 68	0,54

Dresden, am 2. April 1889. (924)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. April gelangen im Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr folgende Frachtsätze zur Einführung:

km	Triest und Fiume nach und von	Ausnahmetarif Nr. 19 a.	19 b.	19 c.	19 d.	23	31 a.	31 b.
		Baumwolle und Baumwollabfälle				Petroleum	Garne nach Triest usw.	
		Frachtsätze in Francs pro Tonne bei Aufgabe von						
		5 t	7 t	9 t	10 t	10 t	5 t	10 t
	1. Württembergische Staatsbahnen:							
915	Aulendorf	—	—	—	—	32.12	—	—
947	Bopfingen	—	—	—	—	44,11	—	—
1 011	Ebersbach b/Göppingen	45,13	45,13	45,13	41,67	—	52.57	44,17
943	Herbertingen	—	—	—	—	34,19	—	—
955	Leutkirch	—	—	—	—	35,08	—	—
1 055	Rottenburg a/Neckar	—	—	—	—	42,38	—	—
920	Schussenried	—	—	—	—	32,49	—	—
924	Waldsee	—	—	—	—	32,79	—	—
	2. Badische Staatsbahnen:							
1 101	Bühl	—	—	—	—	44,54	—	—

Die im genannten Tarife für Schiltach (Station der Badischen Staatsbahnen) enthaltenen Frachtsätze finden auch im Verkehr mit Schiltach (Station der Württembergischen Staatsbahnen) Anwendung.

München, den 25. März 1889. (925)

Generaldirektion der K. B. Staatsbahnen.
Schnorr.

Zum Theil I des Verbandsgütertarifs für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 15. Mai 1887 tritt am 10. April d. J. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen, sowie neugefasste allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation. Soweit die Aenderungen Frachterhöhungen bedingen, bleiben die früheren Bestimmungen noch bis zum 15. Mai d. J. in Geltung. Der Nachtrag ist bei den Verbandsverwaltungen käuflich zu haben.

Elberfeld, 29./3. 1889. (926)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Die durch unsere Bekanntmachung vom 9. März cr. II b. 3483 mit Gültigkeit vom 1. April cr. eingeführten ermässigten Ausnahmetarifsätze für Schwefelsäure in Mengen von 10 000 kg von Aschenbornschacht, Morgenroth und Rosdzin nach Drohobycz, Jaslo und Zagorzany gelangen auf Erfordern ausländischer Verbandsbahnen mit dem 20. Mai cr. wieder zur Aufhebung.

An Stelle dieser Sätze treten anderweite erhöhte Frachtsätze, deren Höhe noch besonders bekannt gegeben werden wird.

Breslau, den 1. April 1889. (927)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr zwischen Mannheim und sämmtlichen Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen werden mit Wirkung vom 5. April d. J. ab Milchsendungen bei Aufgabe mit weissen Frachtbriefen eilgutmässig zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert.

Karlsruhe, den 2. April 1889. (928)

Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) usw.-Erfurt. Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. kommen im Rheinisch - Westfälisch-Sächsischen Güterverkehre für die Stationen Eger, Elsterwerda, Franzensbad, Gera, Hof, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahnen veränderte — theils ermässigte, theils erhöhte — Entfernungen, sowie ermässigte Ausnahmesätze für zur überseeischen Ausfuhr über Deutsche Häfen bestimmte Stückgüter zur Einführung. Die geänderten Entfernungen für Eger usw. kommen vom 1. April d. J. ab auch für die gleichnamigen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt und der Bayerischen Staatsbahnen (bei Zeitz abzüglich 3 km) zur Anwendung; soweit die Aenderungen Erhöhungen zur Folge haben, treten dieselben erst mit dem 15. Mai d. J. in Kraft.

Die Entfernungen und Frachtsätze sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 31. März 1889. (929)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verkehr. Die in den Nachträgen XII und XIII zum Staatsbahn - Gütertarife Köln (rechtsrh.)-Erfurt, ferner die in dem vom 1. April 1889 gültigen Gütertarife für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrh.)-Erfurt usw. enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Lichtenfels und Meiningen der Werra-Eisenbahn haben vom 1. April d. J. ab auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen Gültigkeit, soweit ein direkter Verkehr mit diesen Stationen besteht.

Köln, den 31. März 1889. (930)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Schleusingen der Werra-Eisenbahn in den im obigen Verkehre bestehenden Ausnahmetarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren (Nr. 3) mit den Sätzen der Station Themar, erhöht um 0,10 ℳ für 100 kg, einbezogen.

Erfurt, den 30. März 1889. (931)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit 15. April l. J. gelangt der V. Nachtrag zum Rhein- und Mainumschlagstarife für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien-Holland vom 1. Oktober 1886 zur Einführung.

Derselbe enthält eine Ergänzung der Vorbemerkungen über die Anwendbarkeit des Tarifes und Bestimmungen über die Aufnahme neuer Stationen in verschiedene Ausnahmetarife, sowie über Erhebung von Ueberfuhrgebühren in Frankfurt a/M. und von Ländebahngebühren in Deggendorf, Regensburg und Passau.

München, den 30. März 1889. (932)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. In den mit Gültigkeit vom 1. März d. J. im vorbezeichneten Verkehr zur Einführung gekommenen Ausnahmetarif 12 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen sind nachträglich als Versandstationen noch folgende Verkehrsstellen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau aufgenommen worden:

Bärwalde N/M., Beuthen O. S. E. und R. O. U. E., Brzezinka, Ebersdorf, Greifenhagen, Groschowitz, Jarotschin, Keltsch, Laband, Lazisk, Leschnitz, Mittelwalde, Morgenroth, Neuberun, Ohlau, Oppeln, Peiskretscham, Scharley und Steinkirche.

Altona, den 29. März 1889. (933)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, Staatsbahnverkehr Altona-Berlin, -Bromberg, -Erfurt, -Magdeburg, Nord-Ostseeverband. Die im Verkehr von den Berliner Bahnhöfen bezw. von einigen Binnenstationen des diesseitigen Bezirks nach Hamburg bestehenden Ausnahmetarifsätze für Stärke, Dextrin, Kartoffelmehl u. dergl. bezw. für Spiritus und Sprit, in Sendungen von mindestens je 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur überseeischen Ausfuhr werden vom 1. April d. J. ab ermässigt. Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen und bei der Auskunftstelle in Hamburg zu erfahren.

Altona, den 30. März 1889. (934)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Militärbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April cr. treten ermässigte Ausnahmetarifsätze für gebrannte Steine von den Stationen Clausdorf und Sperenberg der Königlichen Militäreisenbahn nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. März 1889. (935)

Königliche Eisenbahndirektion.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Am 1. April d. J. tritt für den diesseitigen Lokalverkehr ein neuer Gütertarif mit theilweise ermässigten Sätzen in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifs sind auf unseren Stationen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 20 ₰ käuflich zu haben.

Lippstadt, den 31. März 1889. (936)
Die Betriebsdirektion.

Schweiz-Oesterr.-Ung. Transitverkehr. Mit Bezug auf die hierseitige Kundmachung in Nr. 18 dieses Blattes vom 3. März 1888, Seite II des Beiblattes, betreffend die Weltausstellung in Barcelona, wird bekannt gegeben, dass der Termin für die gebührenfreie Rückbeförderung der in Barcelona ausgestellt gewesenen Gegenstände bis 15. April l. J. verlängert wird.

Wien, am 29. März 1889. (937)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Mit dem 1. April d. J. werden die Zusatzbestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Mitteldeutschen Verbande vom 18. August 1888 durch folgende Bestimmung ergänzt:

Für Velocipede, welche zur Beförderung als Reisegepäck zur Auflieferung gelangen, werden zum Zweck der Frachtberechnung folgende Normalgewichte angenommen:

für Zweiräder . . . . 20 kg
für Dreiräder, deren Ausmaasse die etwa verlangte Verwiegung auf der Stationswaage nicht zulassen, und zwar
für einsitzige . . . . . 40 „
für zweisitzige . . . . . 50 „

Erfurt, den 30. März 1889. (938)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau (Haupt- und Nebenwerkstatt), Oppeln, Kattowitz, Ratibor, Posen und Glogau angesammelten Materialienabgänge ist Termin auf Mittwoch, den 24. April d. J. Vormittags 10 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 33 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰ auch in Briefmarken à 10 ₰, unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 2. April 1889. (939)
Materialienbüreau.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 28. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 2[illegible] Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. April 1889.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Bahnagenturen bei den Bayerischen Lokalbahnen.

Den Ausführungen in Nr. 97 und 98 Jahrg. 1888 dies. Ztg. über den Bau und Betrieb von Lokalbahnen im Rechtsrheinischen Bayern lassen wir im nachstehenden noch einige Bemerkungen über das bei einem Theile dieser Linien bestehende Institut der Bahnagenten folgen.

In der Entwickelung des Lokalbahnwesens tritt bekanntlich neben dem Bestreben auf billigste Bauherstellung die möglichste Verringerung der Betriebskosten als maassgebender Grundgedanke hervor. Namentlich soll durch Vereinfachung der gesammten Dienstführung eine Abminderung des Personalaufwandes auf das äusserst zulässige Maass erzielt werden.

In dieser Absicht wird der Dienst auf Lokalbahnhaltestellen mit nicht zu umfangreichem Güterverkehr an hierfür geeignete Privatpersonen, als Wirthe, Oekonomen, Gemeindediener u. dergl. gegen Gewährung einer entsprechenden Entschädigung verliehen. Sofern die Berufung eines stabilen Bahnbediensteten (Haltestellwärters) nicht schon von vornherein aus betriebstechnischen Gründen, z. B. wegen Zuweisung der Streckenbegehung und Bahnaufsicht oder wegen der Bedienung eines Stativkessels zur Pumpe des Lokomotivspeisewassers nothwendig erscheint, begegnet es jedoch keinem Anstande, auch eine grössere Verkehrsstelle mit einem Bahnagenten zu besetzen, falls sich hierzu ein Spediteur bereit findet, von dem gleichzeitig das Rollfuhrgeschäft übernommen wird.

Bei dem Umstande, dass der Güterabfertigungsdienst auf den Bayerischen Lokalbahnen ohnehin in den einfachsten Formen sich bewegt, bedurfte es keiner besonderen, von den übrigen Bestimmungen abweichenden Einrichtung für die Bahnagenturen; der Abfertigungsdienst bei denselben liess sich vielmehr in der gleichen Weise, wie bei den übrigen Lokalbahnhaltestellen gestalten. Die schriftlichen Arbeiten sind dort wie hier auf das Nothwendigste beschränkt und umfassen dieselben lediglich die Führung eines Ausweises für abgegangene und angekommene Güter, welcher zugleich die Rubriken für die zur Einhebung gelangten Nebengebühren (Ladegebühren, Lagergeld, Wagenstrafmiethe, Deckenmiethe, Desinfektionsgebühren usw.) enthält, dann eines Verzeichnisses der an der Haltestelle ein- und ausgelaufenen Güterwagen und eines Waagbuches. Die Monatsrechnung für den Güterverkehr wird bei der Betriebsleitung erstellt. Die Bahnagenten werden durch den Betriebsleiter für den Dienst eingeschult, was mit um so geringeren Schwierigkeiten verknüpft ist, als den Agenten in zweifelhaften Fällen eine sofortige Aufschlusserholung mittelst Telephon bei der Betriebsleitung oder der Anschlussstation ermöglicht bleibt.

An den mit Agenten besetzten Haltestellen sind in der Regel blos Güterschuppen von einem dem zu erwartenden Verkehre angemessenen, jedoch stets erweiterungsfähigen Umfange erbaut; nur da, wo sich die zugehörige Ortschaft oder eine einzelnstehende Gastwirthschaft nicht in unmittelbarster Nähe der Haltestelle befindet, wird an den Güterschuppen noch ein kleiner Warteraum, der je nach der Oertlichkeit und dem vorhandenen Bedürfnisse entweder eine offene, nach drei Seiten durch Bretter- oder Riegelwände geschützte Unterstandshütte, oder einen geschlossenen, gegebenen Falles auch heizbaren Raum darstellt, angebaut.

Der Bahnagent steht der Eisenbahnverwaltung gegenüber in einem Vertragsverhältniss und es wird derselbe, da ihm die Aufsicht über die Stationsanlagen mit übertragen ist, im Sinne des § 68 des Bahnpolizeireglements dienstlich verpflichtet.

Die nachstehenden Vertragsformulare I und II geben Aufschluss über die den Agenten zukommenden dienstlichen Obliegenheiten und über die Art ihrer Entlohnung.

Uebt ein Agent gleichzeitig die Geschäfte eines Rollfuhrunternehmers aus, so wird mit ihm ein Uebereinkommen nach Vertragsformular I abgeschlossen.

I. Uebereinkommen zwischen usw.

§ 1. Der N. N. verpflichtet sich, den Dienst an der Haltestelle . . . . . als Bahnagent zu übernehmen.

Dieser Dienst umfasst:

a) die Annahme und Abgabe der Güter, die Ausfertigung von Frachtbriefen, sowie die Einhebung der Fracht- und sonstigen Gebühren nach besonderer Dienstanweisung;
b) die Kontrole über die richtige Stellung und bezw. den Verschluss der Wechsel, die Freihaltung der von den Zügen zu befahrenden Gleise und die gesicherte Hinterstellung der auf der Haltestelle befindlichen Fahrzeuge;
c) die Beihilfe bei der Wechselstellung, bei den Rangirmanövern und bei dem Ein- und Ausladen der Güter während des Aufenthaltes der Züge an der Haltestelle;
d) das Anzünden, Auslöschen und Reinigen der Lampen und Laternen, sowie die Beheizung der etwa vorhandenen Warte- und Diensträume nach besonderer Vorschrift. Das benöthigte Reinigungs-, Beleuchtungs- und Feuerungsmaterial wird von der Bahnverwaltung geliefert;
e) die Aufsicht auf die an der Haltestelle vorhandenen Anlagen, die Reinhaltung des Bahnhofes, der Dienstlokale, Warteräume und Aborte, dann die Beseitigung des Schnees vom Perron und den Ladegleisen;
f) die instruktionsgemässe Bedienung des Telephonapparates.

§ 2. Der Expeditionsdienst des Bahnagenten wird durch eine besondere, durch die Lokalbahnbetriebsleitung zu ertheilende Instruktion geregelt. Der Bahnagent verpflichtet sich, den in dieser Instruktion enthaltenen Vorschriften pünktlichst nachzukommen und auch allen sonstigen von der Bahnverwaltung ihm etwa zugehenden, den Dienst betreffenden Anordnungen unbedingt Gehorsam zu leisten. Ferner haftet der Bahnagent für jeden Nachtheil, welchen die Bahnverwaltung durch sein oder seiner Leute Verschulden auf welche Weise immer nehmen sollte. Nicht minder hat derselbe an die Bahnverwaltung vollen Ersatz dessen zu leisten, was dieselbe aus Anlass der Dienstleistung des Bahnagenten oder seiner Leute zur Befriedigung von Entschädigungsansprüchen dritter Personen zu zahlen hätte.

§ 3. Der Bahnagent macht sich ferner verbindlich, für Bezahlung der Fracht und Spesen aller für die Haltestelle ankommenden oder dort zur Beförderung aufgegebenen Güter, insoweit für bestimmte einzelne Versender oder Empfänger keine Kontoführung bei der Station . . . . . (Sitz der Betriebsleitung) besteht, an die Stationskassa in . . . . . (Sitz der Betriebsleitung) der Bahnverwaltung selbst und allein aufzukommen.

§ 4. Die Abrechnung und Ausgleichung zwischen dem Bahnagenten und der Stationskassa in . . . . . hat nach der hierfür von der Lokalbahnbetriebsleitung zu treffenden Anordnung täglich zu geschehen.

§ 5. Der Bahnagent übernimmt ausserdem die Verpflichtung, die auf der Lokalbahn in der Haltestelle anlangenden Güter von da in die Behausung der Adressaten unter nachstehenden Bedingungen zu verbringen.

§ 6. Es wird angenommen, dass jene Adressaten, welche der Eisenbahnverwaltung keine schriftliche Verfügung über anderweite Abholung der für sie auf der Lokalbahn anlangenden Güter (durch die eigenen Leute oder durch anderweite Vermittelung) übergeben haben, sich der Vermittelung des Bahnagenten zu bedienen wünschen.

§ 7. Der Bahnagent erhält daher alle ihm gemäss § 6 zu überweisenden Güter zur Zustellung an die Adressaten. Die Zustellung hat a) bei Frachtgut, welches Vormittags übergeben wird, am darauffolgenden Nachmittag und welches Nachmittags übergeben wird, bis spätestens den folgenden Mittag, b) bei Eilgut innerhalb sechs Stunden nach Ankunft des Gutes zu erfolgen. Die Zustellung von Eilgut, welches später als 6 Uhr Abends angekommen ist, kann jedoch erst am folgenden Morgen verlangt werden.

§ 8. Die Ankunft jener Güter, welche nach obigen Bestimmungen dem Bahnagenten zur Zustellung überwiesen werden, wird den Adressaten nicht mehr avisirt. Dagegen hat der Bahnagent die Ankunft von Gütern, welche von dem Adressaten gemäss eingegangener Erklärung selbst abgeholt werden, sofort nach Eintreffen schriftlich oder mündlich dem Adressaten mitzutheilen.

§ 9. Der Bahnagent haftet für die richtige, unbeschädigte und rechtzeitige Zustellung der Güter vom Moment des Eintreffens derselben an der Haltestelle bis zur nachweisbaren Uebergabe an den Adressaten.

§ 10. Dem Bahnagenten wird eine Vergütung für die übernommenen Verpflichtungen und die Besorgung der ihm übertragenen Dienstgeschäfte seitens der Bahnverwaltung nicht gewährt. Es ist jedoch dem Bahnagenten gestattet, von den Versendern der an der Haltestelle zur Beförderung aufgegebenen und von den Empfängern der dort eingehenden Sendungen die ihm von der Lokalbahnbetriebsleitung bekannt zu gebenden reglementären Nebengebühren zu erheben. Als Mindestbetrag dieser Nebengebühren werden für jede Frachtbriefsendung 10 ₰ festgesetzt, wenn die Zustellung des Gutes (wegen Selbstabholens seitens des Adressaten) nicht durch den Bahnagenten erfolgt. Ferner darf der Bahnagent für jede ankommende oder abgehende Wagenladung und zwar für seine Beihilfe bei der Hinterstellung im Sackgleise und für die Benachrichtigung des Empfängers bezw. Versenders hinsichtlich der Ankunft des Wagens eine Gebühr von 50 ₰ für den Wagen von der betreffenden Partei erheben.

§ 11. Die für Abfuhr einschliesslich des Aufladens auf die Zufuhrwagen zu erhebenden Gebühren und zwar für Güter, welche nach . . . . . (Name der Ortschaft, bei welcher die Haltestelle liegt) bestimmt sind, betragen:

1. für jede Sendung bis zu 50 kg
   bei Eilgut . . ₰, bei Stückgut . . ₰, bei Wagenladungsgut . . ₰;
2. für jede Sendung über 50 kg
   bei Eilgut für 50 kg . . ₰, bei Stückgut für 50 kg . . ₰, bei Wagenladungsgut für 50 kg . . ₰.

Je angefangene 50 kg werden für voll gerechnet.

Die geringste Gebühr für die Frachtbriefsendung beträgt . . ₰.

Bei Zustellung von Gütern an Adressaten, welche ausserhalb . . . . . wohnen, bleibt dem Bahnagenten besondere Vereinbarung der Zufuhrgebühren vorbehalten.

§ 12. Höhere, als die reglementären und die in den §§ 10 und 11 festgesetzten Gebühren darf der Bahnagent von den Versendern bezw. Empfängern der Güter nicht erheben.

§ 13. Der Bahnagent verpflichtet sich, stets das zur rechtzeitigen Abfuhr nöthige Geschirr und Fuhrwerk bereit zu halten und erklärt sich damit einverstanden, dass im Falle von Säumnissen seinerseits die Eisenbahnverwaltung auf seine Kosten die Güter abladen, abfahren und zustellen lässt.

§ 14. Wird dem Bahnagenten vom Publikum die Verbringung von Gütern von der Behausung zur Haltestelle übertragen, so ist solchem Auftrage Folge zu leisten und gelten hierfür die in §§ 10 und 11 festgesetzten Gebühren.

§ 15. Der Bahnagent hat eine Kaution von . . . ℳ zur Sicherstellung der Bahnverwaltung wegen aller derselben gegen ihn etwa entstehenden Forderungen zu hinterlegen.

§ 16. Dieser Vertrag ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen; die in demselben seitens der Bahnverwaltung gemachten Zusicherungen sind jederzeit, namentlich auch dann widerruflich, wenn sich deren Zurückziehung aus eisenbahnbetriebsdienstlichen oder aus bahnpolizeilichen Rücksichten erforderlich machen sollte oder wenn der Bahnagent einer in dem gegenwärtigen Vertrage übernommenen Verpflichtung nicht nachkommen würde.

§ 17. Im Falle der Bahnagent den ihm übertragenen Eisenbahndienst in pflichtwidriger Weise vernachlässigen sollte, ist die Bahnverwaltung berechtigt, Ordnungsstrafen bis zu 20 ℳ gegen denselben zu verfügen und event. durch Abzug an der von ihm gestellten Kaution einzubringen.

§ 18. Der Bahnagent verzichtet auf das Recht, den gegenwärtigen Vertrag durch Kündigung aufzulösen, auf die Dauer eines Jahres; später steht ihm das Recht zu, von diesem Vertrage nach vorgängiger dreimonatlicher, jedoch nur an den Terminen 31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember zulässigen Kündigung, zurückzutreten.

Mit jenen Bahnagenten, welche nicht zugleich Rollfuhrunternehmer sind, wird ein Uebereinkommen nach dem folgenden Formular II getroffen.

II. Uebereinkommen zwischen usw.

Die §§ 1 mit 4 sind gleichlautend mit den §§ 1—4 des obigen Formulars 1.

§ 5. Dem Bahnagenten wird eine Vergütung für die übernommenen Verpflichtungen und die Besorgung der ihm übertragenen Dienstgeschäfte seitens der Bahnverwaltung nicht gewährt. Es ist jedoch dem Bahnagenten gestattet, von den Versendern der an der Haltestelle zur Beförderung aufgegebenen und von den Empfängern der dort eingehenden Sendungen die ihm von der Lokalbahnbetriebsleitung bekannt zu gebenden reglementären Nebengebühren zu erheben. Als Mindestertrag der letzteren wird dem Bahnagenten von der Eisenbahnverwaltung eine jährliche Aversalsumme von . . . ℳ garantirt. Höhere als die reglementären Gebühren darf der Bahnagent von den Versendern bezw. Empfängern der Güter nicht erheben.

Die weiteren §§ 6 mit 9 stimmen im Wortlaute mit den §§ 15 mit 18 des obigen Vertragsformulars I überein.

Die Höhe der von dem Bahnagenten in verzinslichen Staatspapieren aufrecht zu machenden Kaution bemisst sich nach dem Umfange des an der betreffenden Haltestelle zu vermittelnden Güterverkehrs und beziffert in der Regel 400 ℳ. Der in § 5 des Vertragsformulars II erwähnte Mindestertrag aus den Nebengebühren d. i. den Gebühren für Verwiegen und Signiren der Güter, für Abgabe und Ausfertigung von Frachtbriefen, Aufnahmescheinen und Reversen (abzüglich der Beschaffungskosten), dann aus den Ladegebühren beträgt je nach der Inanspruchnahme des Bahnagenten zu dienstlichen Leistungen 250 bis 500 ℳ jährlich. Ein Mindestertrag aus den anfallenden Nebengebühren

von mehr als 300 *M.* jährlich wird dem Bahnagenten namentlich dann zugesichert, wenn derselbe sich auch zur Streckenbegehung eignet und zur Antheilnahme an letzterer gleich den Haltestellwärtern herangezogen wird. Die Annahme und Abgabe der Güter an den mit Bahnagenten besetzten Lokalbahnhaltestellen wird unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse auf wenige Tagesstunden beschränkt und hierfür gewöhnlich die Zeit unmittelbar vor Ankunft und nach Abfahrt der Züge festgesetzt, was dem verfrachtenden Publikum durch Schalteranschlag bekannt gegeben wird. Eine anderweite Verkehrsbeschränkung findet bei den Bahnagenturen nicht statt; insbesondere können auch hier, wie bei allen übrigen Lokalbahnstationen die Gütersendungen frankirt und unfrankirt, sowie mit Nachnahmen belastet Beförderung finden. A.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 16. Januar d. J. eröffnete Lokalbahn von Göding nach der dortigen K. K. Aerarial-Tabakfabrik (1,9 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1351 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend zollamtliche Behandlung der für Rumänien bestimmten Sendungen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1403 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurückweisung von Wagen, deren Achshalterstand weniger als 130 mm von Schienen-Oberkante entfernt ist, seitens der Schweizerischen Centralbahn (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1439 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aenderung des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen und des alphabetischen Verzeichnisses der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1463 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verlegung der zollamtlichen Abfertigung von Aachen nach Herbesthal (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1472 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1486 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verlängerung des Zeitabschnittes für die Vereins-Abrechnung in der zweiten Hälfte des Monats April (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Reform der Personentarife.

In der Sitzung des Herrenhauses vom 29. März d. J. brachte Staatssekretär Dr. v. Stephan die Frage einer Reform der Eisenbahn-Personentarife, wie folgt, zur Sprache: Es wird Ihnen nicht entgangen sein, dass seit einiger Zeit sich eine Bewegung theils in der Tagespresse, theils in Broschüren kundgibt, welche darauf hinausgeht, die Personentarife ähnlich zu organisiren, wie es diejenigen Grundsätze bedingen, welche dem Hill'schen Portosystem, der sogenannten Pennypostreform, zu Grunde liegen. Darüber bestehen vielfach falsche Vorstellungen, zunächst durch jahrelange Uebertreibungen in Zeitschriften und Büchern, zum Theil in nationalökonomischen Werken, an denen ja eine zeitlang eine Ueberproduktion war. Ich halte die ganze Bewegung für eine verfehlte, weil sie den wesentlichen Unterschied zwischen Post und Eisenbahn ausser Augen lässt. Ich will damit nicht sagen, dass ich den jetzigen Eisenbahntarif als einen idealen ansehe. Ich sage auch keineswegs, dass die jetzigen Eisenbahntarife zu hoch sind, sondern nur: Sie sind nicht niedrig genug, denn sie sind seit Einführung der Eisenbahnen vollkommen stationär geblieben. Man fährt heute zu ganz denselben Preisen wie vor 30 und 40 Jahren, während es sonst ein durch die Erfahrung bestätigtes Gesetz ist, dass bei jeder Massenproduktion und jeder Massenbewegung die Preise für die einzelnen Wege und den einzelnen Bewegungsakt sinken müssen. Die Vertreter der anderen Ansicht sagen nun, der Tarif müsse von Grund aus umgestaltet werden und müsse rationell sein. Was versteht man eigentlich darunter? Wenn diese Leute sich doch Deutsch ausdrückten und sagten, er müsse vernünftig sein, so würde dem jeder zustimmen. Unter „rationell" aber verstehen sie ein künstlich auf logischen Gesetzen nach gewissen Formelkategorien oder, wie es Kant genannt hat, nach Kategorien des Verstandes künstlich aufgebautes Tarifsystem. Der George Hill'sche Grundsatz besagt: Die Leistung nimmt nicht mit der Entfernung zu, sondern bleibt dieselbe, ja, sie nimmt zum Theil ab. Wir müssen aber nicht einen Tarif haben, der logischen Formeln entspricht, sondern können nur einen solchen Tarif für vernünftig halten, der dem praktischen Bedürfniss entgegenkommt, d. h. der den praktischen Verkehr nicht hemmt, sondern im Gegentheil fördert, der die Verzinsung des Anlagekapitals und eine angemessene Schuldentilgung ermöglicht, sowie einen entsprechenden, nicht zu hohen Ueberschuss für die Staatsfinanzen gewährt. Diese Anforderungen hat man an einen rationellen Tarif zu stellen. Aber der Grundsatz, den Hill aussprach und der seinem ganzen System zu Grunde liegt, ist nicht ganz richtig. Bei der Beförderung eines Briefes liegen allerdings die Hauptkosten bei der Annahme- und Ausgabestelle und die Ausgaben für die Beförderung und überhaupt die Leistungen haben mit der Entfernung nichts zu thun. Aber dass Brief- und Postbeförderungen, die auf weite Entfernungen zu machen sind, mehr Ausgaben verursachen, erhellt aus dem einfachen Umstande, dass sie umgeladen werden müssen, dass jede Umspedition einen neuen Manipulationsakt erfordert und dass es ein wesentlicher Unterschied ist, ob die ambulanten Büreaus von hier nach Potsdam oder nach Frankfurt a/M. gehen. Das ist eine ausserordentlich kostspielige Einrichtung. Also hier trifft der Grundsatz schon nicht zu. Es war auch kein neuer Gedanke, der 1840 durch Hill in England aufkam und zum Unglück der Englischen Finanzen in grösster Eile und Ueberstürzung durchgeführt wurde. Wenn die Pennypostreform überhaupt nicht gekommen wäre, so hätte sie sich ganz von selbst auf naturgemässem Wege vollzogen. Schon seit einem Jahrhundert ist in den Posttarifen die Tendenz vorhanden, mit denselben herunterzugehen und sie sämmtlich zu vereinfachen. Im Jahre 1820 hatten wir in Preussen noch 19 verschiedene Taxen, anfangs der vierziger Jahre sank diese Zahl auf 6, im Jahre 1850 wurde sie auf 3 heruntergesetzt. Es waren 3 Stufen, zu 1, 2 und 3 Silbergroschen und 1868 auf einen. Diese ganze Bewegung hat sich mit Nothwendigkeit und Natürlichkeit vollzogen, weil die Post ohne einfache Tarife nicht in der Lage ist, die ungeheuren Massentransporte zu bewältigen. Sie muss nach den einfachsten Mitteln suchen, um die gewaltigen Massen beherrschen zu können, gerade so, wie die Natur die grössten Bewegungen ausführt, was ja das Gesetz der Attraktion in den Bewegungen der Weltkörper zeigt. Die Tarife gehen ganz von selbst und ohne dass eines Menschen Haupt einen Gedanken hätte ausdenken müssen, der Vereinfachung entgegen. Sie werden immer niedriger durch denselben Vorgang, durch den das Wasser zu dem niedrigsten Punkte läuft, worauf ja das ganze hydrographische System beruht. Es ist auch unrichtig, wenn immer von Englischen Nationalökonomen, Schriftstellern und Zeitungen behauptet wird, dass gerade durch die Postreform ein ungeheurer Aufschwung in den Englischen Verkehr gekommen sei. Dieser Aufschwung fiel zusammen mit der Cobden-Bright'schen Bewegung bei Einführung der Korngesetze und des absoluten Freihandelsprinzips. Alles dies musste natürlich dem Verkehr in Verbindung mit der Entwickelung der Eisenbahnen und der Dampfschiffe usw. einen ungeheuren Aufschwung geben. Das Porto betrug damals in England 15 Groschen in den weitesten Stufen und ½ Loth kostete 1 Thaler Porto. Durchschnittlich war der Satz 12 Groschen. Nun schlug Hill 1 Penny vor und sagte: Wir ermässigen das Porto auf den 5. Theil. Daraus folgt, dass der Briefverkehr auf das Fünffache wachsen muss. Da sehen Sie den formalen Logiker. Es ist eine rein schulmeisterliche Gewohnheit, mit solchen Zahlen zu rechnen. In dem Jahre, wo die Reform ausgeführt wurde, wurden in England 82 Millionen Briefe befördert. Es hätten also im nächsten Jahre über 400 Millionen befördert werden müssen. In Wirklichkeit betrug die Zahl aber nur 168 Millionen, sie war also nur um das Doppelte gewachsen und erst 1856 erreichte sie das Fünffache. So hat dieses Experiment dem Englischen Volke 300 Millionen gekostet, und die Ermässigung würde ganz von selbst durch die Natur der Umstände eingetreten sein. Es ist bekannt, dass dem Whig-Ministerium, das damals am Ruder war, von der Opposition die unerlaubte Verzettelung der Posteinnahme zum Vorwurf gemacht wurde und dass Robert Peel dieses Defizit nur durch Einführung der Einkommensteuer, welche das ganze Land tragen musste, zu decken imstande war. Wenn wir nun die Eisenbahntarife nach diesem meiner Meinung nach durchaus nicht richtigen Grundsatz umgestalten wollten ohne Rücksicht darauf, dass die Eisenbahnen unter ganz anderen Umständen arbeiten und ihre Natur eine ganz andere ist, als die der Post und Telegraphie, so würden die Ausgaben ganz unglaublich steigen, wenn ein sehr bedeutender Verkehr daraus entstände und jedenfalls die Mehreinnahme erheblich überholen. Ich will damit nicht sagen, dass wir nicht noch mehr Züge brauchen könnten und dass nicht an sich eine Reform des Eisenbahn-

tarifwesens herbeigeführt werden könnte; ich glaube auch, der Minister wird selbst für eine solche sein, aber dessen können wir uns wohl versichert halten, dass er sich auf Versuche nicht einlassen wird, die in diesen phantastischen Aufstellungen angegeben sind. Er hat ja in seinem ganzen Leben noch nicht den Eindruck eines Phantasten gemacht. Was aber die Urheber dieser Projekte betrifft, die ja natürlich, wie alle anderen edlen Schwärmer für das Glück der Menschheit, von ihren Ansichten und Empfindungen durchdrungen sind, so darf ich wohl an den alten Satz erinnern, dass, wenn in Geldsachen die Gemüthlichkeit aufhört, sie in Tarifsachen überhaupt nicht erst anfängt. Das aber möchte ich dem Minister dringend ans Herz legen, dass er diese wichtige Frage der Eisenbahntarifermässigung nicht aus den Augen verliert; sie wird einen dringlichen Charakter annehmen und entspricht wesentlich den Ansichten und Absichten, die bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen geltend gemacht sind. Es könnte wohl eine Vereinfachung und vielleicht auch eine Ermässigung der Tarife eingeführt werden. Für die Rundreise- und Retourbillets schwärme ich überhaupt nicht, weil ich sie für einen Auswuchs des Reformtarifwesens halte. Ich glaube, dass, wenn der Minister dieser Frage seine Aufmerksamkeit zuwendet, er eine wahre Krönung des Werkes der Verstaatlichung der Eisenbahnen überhaupt herbeiführen wird.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr v. Maybach, erwiderte darauf: Der Appell des Vorredners findet bei mir volle Anerkennung. Die Reform des Personentarifwesens ist Gegenstand der Erwägungen, nicht blos bei uns, sondern auch in den anderen Deutschen Staaten. Ich erkläre rundweg, dass ich ein Gegner der Buntscheckigkeit der Tarife bin und dass ich den lebhaften Wunsch habe, im Verein mit unseren verbündeten Regierungen auf eine Grundlage zu gelangen, die ein einfaches und vielleicht sehr ermässigtes System bei uns zur Ausführung bringen wird. Dass wir für uns in Preussen nicht allein damit vorgehen können, liegt in der geographischen Verkehrslage. Unser augenblickliches System ist ein internationales, es liegt dem Personengeldtarif von ganz Europa zu Grunde. Wir dürfen also bei uns nicht etwas einführen, was an der Landesgrenze seine Wirksamkeit verliert und was uns in die Lage bringen könnte, keine durchgehenden Billets zu verkaufen. Wir würden vielleicht nicht mehr ein Billet nach Dresden verkaufen können. Man wird nicht wünschen, dass an der Landesgrenze eine Unterexpedition von Personen und Gepäck nöthig wäre. Ausserdem entspricht es nicht unserer Stellung im Deutschen Reich, dass wir solche finanziell doch nicht belanglosen Einrichtungen treffen, ohne uns mit den übrigen Deutschen Regierungen in Verbindung zu setzen. Ich habe deshalb bei den Regierungen Umfrage gehalten, ob sie bereit seien, mit uns in eine Erörterung derjenigen Punkte, die nothwendig und zweckmässig sind, einzutreten. Ich habe zu meiner Freude eine zusagende Antwort erhalten. Retourbillets, Rundreisebillets usw. sind alles nur kleine Hilfsmittel für Einführung mässigerer und einfacher Tarifsätze. Das Publikum hat ja in dieser Beziehung einen ausserordentlich vielseitigen Geschmack und es weiss ja diesen Geschmack auch mitunter in nicht gerade sehr angenehmer Form zum Ausdruck zu bringen, davon könnte ich ja ein Lied singen. Wir dürfen aber dabei auch nicht vergessen, dass wir in Bezug auf die finanzielle Seite der Frage mit grosser Vorsicht vorgehen müssen, denn es handelt sich nicht blos um die Aufgabe von Einnahmen, wie der Vorredner treffend hervorgehoben hat, sondern auch um grössere Ausgaben, und ich würde wohl kein sehr freundliches Gesicht in diesem Hause zu sehen bekommen, wenn ich am Schlusse des Jahres mit dem Bekenntniss hervortreten müsste: Wir haben so und so viel Züge mehr eingerichtet, die haben uns so und so viel Geld gekostet, die Einnahmen sind gestiegen, aber die Ueberschüsse sind zurückgegangen. Eine Ermässigung von 10 pCt. würde bei uns schon einen Ausfall von 20 Millionen zur Folge haben, eine Ermässigung der Personengeldtarife um $^1/_5$ der jetzigen Beträge also schon 40 Millionen. Ich werde aber, wie gesagt, die Frage einer Reform der Personengeldtarife unausgesetzt im Auge behalten und ich hoffe, dass wir schliesslich auch zu einem Ergebniss gelangen werden, welches Erleichterungen und Verbesserungen für das Publikum, ohne Beeinträchtigung unserer finanziellen Interessen, zur Folge haben wird.

Eisenbahnverstaatlichung in Mecklenburg.

Unter den Tagesereignissen der neuesten Zeit dürfen die zahlreichen Gerüchte über die in Aussicht genommene Verstaatlichung der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn an dieser Stelle eine besondere Beachtung beanspruchen.

Dem „Reichsanzeiger" wird aus Schwerin vom 3. d. Mts. berichtet:

Die Grossherzogliche Regierung hat beschlossen, die innerhalb des Grossherzogthums belegenen Privateisenbahnen für das Land anzukaufen und von Staatswegen zu betreiben. Der Friedrich Franz-Eisenbahn ist vor einigen Tagen eine bezügliche Offerte zugegangen, vorbehaltlich der demnächstigen Verhandlung mit den Ständen. Ausser dieser Bahn würde sich die Maassregel erstrecken auf die Strecke Warnemünde-Rostock-Neustrelitz, welche zur Zeit von der Aktiengesellschaft Deutsch-Nordischer Lloyd als Hauptbahn in Verbindung mit dem regelmässigen Postdampferverkehr zwischen Warnemünde und Gjedser betrieben wird, sowie die Mecklenburgischen Sekundärbahnen. (Es werden hier die sämmtlichen in Mecklenburg gelegenen Sekundärbahnlinien aufgeführt, welche in Betrieb der Betriebspächter; Bachstein-Berlin und Lenz-Stettin sich befinden.)

Von der beabsichtigten Verstaatlichung ausgeschieden würde selbstverständlich die das Grossherzogthum berührende Strecke der Preussischen Staatsbahn Berlin-Hamburg und die gleichfalls unter Preussischer Verwaltung stehende demnächst zu eröffnende Linie Rostock-Ribnitz bleiben.

Hinsichtlich des Standes der Angelegenheit theilen wir auf Grund der Angaben der politischen Presse unter allem Vorbehalte hierüber folgendes mit:

Nach § 26 des mit der Bahn geschlossenen Kaufvertrages hat sich die Regierung das Rückkaufsrecht vom 1. Januar 1923 ab nach einjähriger Kündigung gegen vollständige Entschädigung vorbehalten. Hierüber ist, vorbehaltlich jeder anderweitigen, durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach bestimmten Grundsätzen zu verfahren. Die Verstaatlichung dürfte zur Zeit nur auf dem Wege der gegenseitigen Verständigung erfolgen können. Die Verwaltung und die Generalversammlung der Aktionäre werden sich die Frage beantworten müssen, ob das Angebot der Regierung günstiger ist, als die im Falle der Ablehnung des Regierungsangebots eintretenden Möglichkeiten. Das Angebot der Regierung soll auf Einlösung der 16 200 000 *M.* Aktien zum Kourse von 155 pCt. in $3^1/_2$ prozentige Mecklenburgische Staatspapiere lauten; falls das richtig ist, würde der Einlösungskours sich mit 159,65 pCt. berechnen. Hierzu würde die 1888er Dividende und der den Aktionären verbleibende Gewinnvortrag, wenn er auch im 1888er Abschlusse stehen bleibt, mit 310 000 *M.* (1,90 pCt. des Aktienkapitals) treten. Ob den Aktionären auch ein Antheil an den Reservefonds zufallen wird, ist eine offene Frage. Bemerkt sei noch, dass die Friedrich Franzbahn an Dividenden gezahlt hat: 1873 und 1874 5 und 6½ pCt., 1875—1879 je 7 pCt., 1880—1887 $7^1/_5$, $7^4/_5$, 8⅓, $9^1/_5$, $9^2/_5$, 7¾, 6 und $5^4/_5$ pCt. Die Gesellschaft besass Ende 1887 Reserven für den Bau der Sekundärbahn Malchin-Waren 439 425 *M.*, Erneuerungsfonds 1 117 428 *M.*, gesetzlicher Reservefonds 201 442 *M.*, statutarischer Reservefonds 446 872 *M.*, ausserdem steht aus dem Jahre 1887 der schon erwähnte Gewinnvortrag von 310 000 *M.* zur Verfügung.

Wie der „B. B.-Cour." meldet, sollen im übrigen seitens der Mecklenburgischen Regierung auch an die Mecklenburgische Südbahn und den Deutsch-Nordischen Lloyd gleichlautende Anfragen wie an die Friedrich Franzbahn betreffs einer Verstaatlichung gerichtet worden sein, was aber von anderen Seiten bestritten wird.

Ausstellung für Unfallverhütung.

Die Eröffnung der Ausstellung für Unfallverhütung in Berlin wird, wie das „Dtsch. Tagebl." berichtet, durch den Protektor derselben, Sr. Majestät den Kaiser, am 27. d. Mts. erfolgen.

Hessische Ludwigsbahn.

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, der Generalversammlung eine Dividende von 4⅓ pCt. vorzuschlagen, den Erneuerungsfonds mit 700 000 *M.* zu dotiren und der Pensionskasse 100 000 *M.* zu überweisen.

Saal-Eisenbahn.

Die Betriebseinnahmen bezifferten sich im Jahre 1888 auf 1 157 638 *M.*, während die Betriebsausgaben 671 110 *M.* betrugen, der Ueberschuss stellt sich somit auf 486 528 *M.* Der nach Dotirung des Erneuerungs- und Reservefonds I. verbleibende Gewinnbetrag von 481 177 *M.* soll wie folgt verwendet werden: Zur Verzinsung der 3½ pCt. Schuldverschreibungen 122 500 *M.*, Tantiemen 10 749 *M.*, Zahlung der Staatseisenbahnsteuer bezw. Staatsgewerbesteuer 8 678 *M.*, 5 pCt. Dividende auf die Stamm-Prioritätsaktien 337 500 *M.* und 1 739 *M.* Vortrag auf das Jahr 1889.

Der Aufsichtsrath hat demgemäss inzwischen die Vertheilung der Dividende von 5 pCt. für die Stamm-Prioritätsaktien bereits beschlossen.

Nürnberg-Fürther Strassenbahn.

Die Generalversammlung hat beschlossen 3 pCt. Dividende zu vertheilen und eine 4 pCt. Anleihe von 500 000 *M.* aufzunehmen.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung ist mit Einstimmigkeit die Bilanz genehmigt und die am 1. Mai zahlbare Dividende auf 1,30 pCt. festgestellt. Die ausscheidenden zwei Mitglieder des Aufsichtsraths sind wiedergewählt.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Die Gesellschaft hat die Erlaubniss zur Ausgabe von 500 000 *M.* 4 pCt. Vorzugs-Anleihescheine erhalten.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In der Zeit vom 15. bis 31. März d. J. sind von den an die Bahn angeschlossenen Zechen an Steinkohlen und Koks täglich im Durchschnitt abgefahren 243 Wagenladungen gegen 224 Wagenladungen in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode und gegen 186 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der zweiten Hälfte des Monats März 3 164 Wagenladungen gegen 2 905 Wagenladungen in der ersten Hälfte des Monats März d. J. und gegen 2 417 Wagenladungen in der zweiten Hälfte des Monats März 1888.

Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahngesellschaft.

Diese Gesellschaft ist jetzt in das Handelsregister eingetragen worden. Das Grundkapital beträgt 956 000 *M.* und zerfällt in 320 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien zu 1 000 *M.*, in 188 000 *M.* Stammaktien Littr. A zu 1 000 *M.* und in 448 000 *M.* Stammaktien Littr. B (Landeshilfe) zu 1 000 *M.* Sämmtliche Aktien lauten auf den Inhaber. Aus dem Ertrage des Unternehmens erhalten zunächst die Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von 4⅓ pCt., sodann die Stammaktien Littr. A eine Dividende von 3 pCt. und endlich die Stammaktien Littr. B ebenfalls eine Dividende von 3 pCt. Der alsdann noch verbleibende Rest wird als Superdividende gleichmässig auf das ganze Aktienkapital vertheilt.

Kanalisirung der Mosel.

In der am 5. d. Mts. in Frankfurt a/M. abgehaltenen Versammlung des „Fluss- und Kanalvereins für Südwestdeutschland“ wurde folgender Beschluss gefasst: „Die Kanalisirung der Mosel erscheint nicht nur im Interesse der Gesammtwirthschaft, insbesondere bezüglich der Frachtermässigung für Rohstoffe, sondern auch im Nutzen der Rheinschifffahrt für dringend wünschenswerth. Die Versammlung ist überzeugt, dass die Ausführung der Moselkanalisirung die von manchen Seiten befürchteten Schädigungen nicht bestätigen, vielmehr die allgemeine Verkehrshebung, welche jede Verbesserung einer leistungsfähigen Wasserstrasse zur Folge hat, auch für alle an der Kanalisirung der Mosel betheiligten Gruppen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft eintreten wird.“ Die Versammlung beschloss, diese Aeusserung dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz zur Berücksichtigung für die bevorstehenden Verhandlungen zu überweisen.

Witterung des Monats März d. J.

Ueber die Witterung des Monats März d. J. in Berlin entnehmen wir der „Voss. Ztg.“ folgende Angaben:

Wie seine Vorgänger, so war auch der „Lenzmonat“ aussergewöhnlich rauh. Insbesondere herrschte in den ersten 8 Tagen eine geradezu grimmige Kälte, und mehrfach sank das Thermometer bis unter 10°. Der 5. und 7. März war in keinem der letzten 41 Jahre so kalt, wie in diesem Jahre. Ueberhaupt ist das laufende Jahrzehnt ausgezeichnet durch ganz ungewöhnliche Kälte in der ersten Märzhälfte; Temperaturen, wie wir sie 1883, 1886, 1888 und 1889 in dieser Jahreszeit gehabt haben, finden sich in den früheren Jahrzehnten nicht. Das jetzt heranwachsende Geschlecht wird vermuthlich, wenn es bejahrt ist, von den langen Wintern seiner Jugendzeit erzählen, und mit Recht. Märztage mit 20° Mittags- und 14—16° durchschnittlicher Tageswärme, wie wir sie z. B. 1862 und 1872 gehabt haben, erscheinen uns jetzt beinahe märchenhaft. Vom 8. ab wurde es, trotzdem die Südostwinde andauerten, wärmer, doch trat dann in der Mitte des Monats nochmals ein erheblicher Kälterückfall mit energischen Schneefällen ein, der es bis zu — 7° brachte und die Temperatur bis zum 19. unter der normalen hielt. Dann folgten ein paar leidlich warme, aber sehr trübe und regnerische Tage, und am 28. schien es, als wenn der Frühling nun Ernst machte. Allerdings verringerte auch an diesem Tage der heftige Nordwestwind die Wirkung der Sonnenstrahlen ganz erheblich. Die letzten 3 Monatstage waren trübe, rauh und regenreich. Das Ergebniss der in dieser Zeitung mitgetheilten meteorologischen Beobachtungen der Station im Südwesten war das folgende: Der mittlere B a r o m e t e r s t a n d betrug im Monatsdurchschnitt 755,5 mm, während 760,1 mm normal sind. Die Schwankungen waren im allgemeinen nicht beträchtlich, nur in der zweiten Monatshälfte kamen einige grössere Kurven vor. Seinen höchsten Stand erreichte das Barometer mit 767,6 mm am 15./16., seinen niedrigsten mit 738,2 mm am 21. Die mittlere T e m p e r a t u r betrug Morgens 7 Uhr — 0,8° (normal sind 1,6°), Mittags 2 Uhr 3,5° (normal 5,4°), Abends 9 Uhr 1,6° (normal 3,2°). Es ergibt sich hieraus eine mittlere Monatstemperatur von 1,5°, während für den März 3,4° normal sind. Der Berichtsmonat war also nahezu 2° zu kalt. Nur 9 Tage waren zu warm (am wärmsten der 25. mit + 4,6° Ueberschuss), dagegen 22 zu kalt (am kältesten der 5. um 9,1°). Das absolute Maximum mit nur 10,5° erreichte die Temperatur am 20., das absolute Minimum mit — 12,9° am 7. Eistage (an denen die Temperatur sich nicht über 0° hob) wurden 8, Frosttage (an denen sie unter 0° ging) 19 gezählt. Die W i n d r i c h t u n g war bis zum 11. fast ausschliesslich östlich, dann traten recht starke West- und Nordwestwinde ein; nur am 19., 20. und 31. gewannen südöstliche Winde wieder die Oberhand. Im ganzen Monat wurde 25 Mal Nordwestwind, 20 Mal West und 17 Mal Südost beobachtet; die übrigen Winde brachten es nicht über 8 Beobachtungen. Windstillen fanden 5 Mal statt, Sturm (7) wurde 1 Mal festgestellt. Die mittlere Windstärke betrug 2,9 der 12 theiligen Skala. Die B e w ö l k u n g war wiederum sehr erheblich. Sie betrug, wenn 0 ganz heiter und 10 ganz bedeckt bedeutet, im Monatsmittel 7,8, während für den März 6,3 normal ist. 16 Tage gelten in meteorologischem Sinne als trübe, nur 1 Tag war heiter. Die relative F e u c h t i g k e i t der Luft war ebenfalls hoch; sie betrug 82,4 pCt., d. i. 8 pCt. mehr als dem März zukommt. Ihr Maximum erreichte die Feuchtigkeit mit 98 pCt. am 25. und 29., ihr Minimum mit 36 pCt. am 28., dem einzigen Frühlingstage. Die Höhe der N i e d e r s c h l ä g e war ziemlich normal. Sie betrug 40,1 mm und vertheilte sich im ganzen auf 18 Tage. Schnee fiel an 10 Tagen (6 Schneetage sind normal), Regen, zum Theil mit Schnee, an 15 Tagen. Reif wurde 4 Mal, Nebel 3 Mal, Graupelfall und Rauhfrost je 1 Mal beobachtet. Es sei hier daran erinnert, dass der diesjährige März immerhin noch leidlich war gegen den vorjährigen, der bei einer um über 1° geringeren Monatstemperatur uns das Dreifache an Niederschlägen brachte. Damals lag am 21. März noch ¼ m Schnee, der dann allerdings bis zum Monatsschlusse total wegthaute, da die letzten Monatstage sehr warm waren.

Aus Frankreich.

Eisenbahn-Neubauten im Etatsjahre 1890.

Während in dem Etatsentwurfe für das Jahr 1890 für Eisenbahn-Neubauten 160 Millionen Francs angesetzt waren, hat der Budgetausschuss diese Summe auf 142 Millionen Francs ermässigt und beschlossen, dass die bereits begonnenen Bauten fortgesetzt, neue jedoch nicht in Angriff genommen werden sollen. Gegen diese Entscheidung hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Yves Guyot Verwahrung eingelegt und die Bewilligung des von dem Ausschusse abgesetzten Betrages unter Hinweisung darauf gefordert, dass die Ausführung einzelner neuer Linien nothwendig sei, um die Ertragsfähigkeit anderer bereits bestehender Linien zu steigern. Mit Rücksicht auf die als begründet anerkannten Einwendungen des Ministers hat der Budgetausschuss sich mit der ursprünglichen Summe des Etatsentwurfes einverstanden erklärt.

Einheitliche elektrische Signale.

Auf den Antrag des Kriegsministers sind die Eisenbahngesellschaften bekanntlich verpflichtet worden, im Zugbetriebe einheitliche Signale anzuwenden, um im Falle eines Krieges Unzuträglichkeiten, welche in dieser Hinsicht für die Beamten entstehen könnten, thunlichst zu vermeiden. Aus demselben Grunde sind die Eisenbahngesellschaften nunmehr angewiesen, dieselben elektrischen Signale und elektrischen Verkehrseinrichtungen anzuwenden.

Auswechslung der Stahlschienen durch solche von grösserem Gewicht auf den Strecken der Nordbahngesellschaft.

Auf den Strecken der Nordbahngesellschaft werden zur Zeit die bisher verwendeten 30,3 kg auf 1 m wiegenden Stahlschienen durch solche von 43 kg Gewicht auf 1 m ersetzt. Diese Thatsache ist bemerkenswerth mit Rücksicht auf die wachsenden Ansprüche, welche das zunehmende Gewicht der Lokomotiven und Wagen an den Oberbau stellt. Für die bisherigen Stahlschienen war rechnungsmässig eine stärkste Beanspruchung durch Schnellzüge von einer Geschwindigkeit bis zu 100 km in der Stunde zu Grunde gelegt, welche durch Cramptonlokomotiven befördert werden, deren Triebachsendruck zu 12,6 t und deren Gesammtgewicht zu 47,9 t angenommen war. Es entsprach dies einer Belastung von 3,507 t auf 1 m, während für die Personenwagen bei halber Besetzung derselben und bei einem grössten Radstande von 4 m ein Achsdruck von 4,338 bis 4,710 t und ein Gewicht von 1,208—1,291 t auf 1 m vorausgesetzt war. Inzwischen sind jene Lokomotiven durch solche mit zwei gekuppelten Achsen von je 14,25—14,35 t Achsdruck und mit einem Gesammtgewicht von 77,6 t bezw. mit einem Gewicht von 4,824 t auf 1 m ersetzt und unter den Wagen sind solche mit 5,3—5,5 m Radstand und 6,6 t Achsdruck vorhanden. Abgesehen von dieser Gewichtsvermehrung werden die Gleise noch durch die anders als früher gebauten und arbeitenden Lokomotiven stärker beansprucht, wodurch eine grössere Steifigkeit des Oberbaus als nothwendig anerkannt ist.

Die normale Länge der Schienen des neuen Profils beträgt 12 m; in Krümmungen werden für den inneren Strang Schienen von 11,91 m Länge verwendet. Die Zahl der Schwellen ist nach Maassgabe der Zuggeschwindigkeit verschieden, und

zwar werden bei einer Geschwindigkeit bis 80 km in der Stunde 12, bei einer Geschwindigkeit zwischen 80 und 95 km in der Stunde 13 und bei einer Geschwindigkeit über 95 km in der Stunde 14 Schwellen auf je eine Schienenlänge verlegt.

Aus Russland.

Neuer Eisenbahnverband.

Dem Vernehmen nach sollen alle Bahnen des Königreichs Polen mit den in den westlichen und südlichen Russischen Gouvernements vorhandenen Bahnen (Südwestbahn, Libau-Romnyer, Charkow-Nikolajew, Asow-Kursk, Kursk-Kiew, Sebastopol) in einen Verband getreten sein. Für den Handel würde das von grosser Wichtigkeit sein, weil dadurch der Gütertransport vom Auslande und aus Warschau nach den südlichen Russischen Häfen und umgekehrt bedeutend erleichtert werden könnte.

Zur Umwandlung der Eisenbahnkonsols.

Von der neuen Anleihe werden nur ungefähr 273 Millionen Mark durch die Umwandelung der 1871 er Eisenbahnkonsols in Anspruch genommen, während die restlichen 292½ Millionen Mark zur Umwandlung von anderen noch nicht gekündigten Eisenbahnkonsols bestimmt sind. Wie die „Magd. Zeitung" ausführt, werden von diesen 292½ Millionen Mark 282,8 Millionen Mark (die Hälfte der Anleihe) für die Zeichnungen zum Umtausch gegen Schuldverschreibungen der noch nicht gekündigten Eisenbahnkonsols zur Verfügung gestellt. Der Begebungspreis der neuen Konsols ist um 4.90 pCt. höher als derjenige der 4 pCt. 1889 er Goldanleihe. Während die Schuldverschreibungen der letzteren bei Umwandlung der 1887 er Anleihe zu 85,60 pCt. mit 345,82½ *M.* für das Stück angerechnet sind, werden die über denselben Nennwerth lautenden 1889 er Konsols zu 90.50 pCt. mit 362 *M.* angerechnet. Diese Mehrforderung stützt sich in der Hauptsache auf die seit Ende vorigen Jahres erfolgte Werthsteigerung der Russischen Papiere; daneben wird man möglicher Weise versuchen, dieselbe zum Theil durch Hinweis auf die der neuen Anleihe durch Hinterlegung von Eisenbahnprioritäten eingeräumte besondere Sicherstellung zu rechtfertigen. Dieser letztere Umstand ist freilich neuerdings an der Börse nahezu unbeachtet geblieben. Es werden sogar die kein Vorzugsrecht geniessenden Schuldverschreibungen der 1889 er Goldanleihe zur Zeit etwas höher bewerthet als die gleich hoch verzinslichen durch Hinterlegung von Eisenbahnprioritäten fundirten 1880 er Eisenbahnkonsols. Allerdings ist diese Verschiebung keineswegs berechtigt und lediglich auf die Begeisterung zurückzuführen, mit welchem die erste Umwandlungsanleihe von der Pariser Börse aufgenommen wurde. Weil der Russische Staat von jeher in der Lage war, seinen gegen die Gläubiger übernommenen Verpflichtungen in vollem Umfange nachzukommen, hat sich an der Börse die Uebung eingebürgert, das den fundirten Russischen Staatsanleihen zustehende Sonderrecht bei der Koursregelung nahezu unbeachtet zu lassen. Gleichwohl ist unfraglich, dass diese Sonderstellung an sich von Werth ist. Man setze den Fall, dass eine grosse politische Umwälzung die Gläubiger des Russischen Staates in eine ähnliche Lage, wie sie die Inhaber der Türkischen Staatspapiere zu beklagen haben, versetzen würde. In diesem Falle, welchem die „Magd. Ztg." allerdings zur Zeit keine praktische Tragweite beimisst, wären die Besitzer der Russischen Eisenbahnkonsols besser daran als die Inhaber der nicht fundirten Russischen Staatsanleihen, weil den ersteren die Bezüge von den verhafteten Eisenbahnprioritäten vorweg zufliessen müssten.

Die Anmeldungen zum Umtausch der 5 pCt. konsolidirten Eisenbahnanleihe von 1870, 1872, 1873 und 1884 sind im übrigen so zahlreich eingegangen, dass sie bereits am 26. März d. J. geschlossen werden mussten.

Petroleumtarife.

Dem Wiener „Fremd.-Bl." zufolge beabsichtigen die Russischen, an der Petroleumausfuhr interessirten Bahnen eine Erhöhung der jetzigen Tarife von 15—20 pCt.

Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn.

Wie der „Grashdanin" vernimmt, soll beschlossen sein, die Verwaltung der Kursk-Charkow-Asower Bahn von Charkow nach Petersburg zu verlegen.

Rjäsan-Koslower Eisenbahn.

Die im vorigen Monat abgehaltene Generalversammlung hat sich mit dem Bau von Zufuhrbahnen im Anschluss an die Rjäsan-Koslower Bahn von Lebedjan, Dankow und Ranenburg aus einverstanden erklärt, falls die Regierung die im Januar dieses Jahres eingereichten, hierauf bezüglichen Gesuche der genannten Städte genehmigen wird.

Ausbau des Windauer Hafens.

Der Ausbau des Windauer Hafens und die Weiterführung der Tuckumer Bahn nach Windau stehen noch immer auf der Tagesordnung. Jetzt schliesst sich auch die Gesellschaft zur Förderung des Handels diesen Projekten an und befürwortet sie bei der Regierung. In der Begründung wird hervorgehoben, dass der Ausbau des vortrefflichen Windauer Hafens Libau in keiner Weise schädigen, wohl aber einen erfolgreichen Wettbewerb mit Königsberg i. Pr. gestatten wird, wohin Russische Frachten während des Winters ihren Weg nehmen.

Riga-Dünaburger und Riga-Bolderaa-Eisenbahn.

Auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn, einschl. der Mühlgrabener Zweigbahn, sind im Jahre 1888 auf allen Gebieten des Verkehrs namhafte Steigerungen erfolgt, sowohl was die transportirten Mengen, als auch was die Zahl der beförderten Reisenden und der aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen anlangt, so dass im Jahresbericht die Betriebsresultate als durchaus günstige gegen das Vorjahr bezeichnet werden können.

Zur Beförderung gelangten im Güterverkehre 60 563 214 Pud*) (gegen 53 826 345 Pud im Vorjahre) und im Personenverkehre 580 660 (542 354) Reisende. Die Gesammteinnahme aus diesen Verkehren betrug 2 960 759 (2 686 532) R. Auf der Bolderaabahn kamen im Güterverkehre 2 081 476 (3 009 476) Pud und im Personenverkehre 155 167 (144 573) Reisende zur Beförderung und wurden aus diesen Verkehren einschl. der Einnahme aus der Benutzung der Eisenbahnbrücke von dem Equipagenverkehr (der letztere erbrachte 32 115 gegen 52 289 R. im Vorjahre) überhaupt 134 307 (156 697) R. vereinnahmt.

Die in gemeinsamer Verwaltung stehenden Bahnen Riga-Dünaburg einschl. Mühlgraben-Zweigbahn und Bolderaa haben somit im Güterverkehre 62 644 690 (56 835 459) Pud und im Personenverkehre 735 836 (686 927) Reisende befördert, wofür zusammen 3 095 066 (2 843 229) R. vereinnahmt wurden. Dieser Gesammteinnahme stehen an Gesammtausgaben 2 175 402 (2 087 153) R. gegenüber.

Die reinen Betriebsausgaben beider Bahnen betrugen 1 714 854 (1 502 800) R., an welcher Ausgabe die Riga-Dünaburger Bahn mit $^{12}/_{13}$ = 1 582 942 R. und die Bolderaabahn mit $^{1}/_{13}$ = 131 912 R. theil hat. Die Betriebsausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 55,45 (gegen 53,63) pCt.

Nach dem Rechnungsabschluss ergibt sich eine Reineinnahme von 917 269 (830 479) R. für die Riga-Dünaburger Bahn und von 2 395 (41 097) R. für die Bolderaabahn.

Von der Reineinnahme der Riga-Dünaburger Bahn sind zur Verzinsung und Tilgung des Aktienkapitals 459 000 R. erforderlich, hierzu tritt der Koursverlust bei der Bezahlung der Zinsen und gezogenen Aktien mit 311 385 R., ferner an Zinsen und Tilgung der Anleihe zum Erweiterungsbau für das Jahr 1888 mit 115 500 R. Gemäss § 51 des Statuts sind 5 pCt. = 1 569 R. von dem 31 384 R. betragenden Ueberschusse dem Reservekapital zuzuschreiben, wonach ein Reingewinn von 29 815 R. verbleibt. Von der Reineinnahme der Bolderaabahn von 2 395 R. entfallen zu Gunsten des Reservekapitals 2 pCt. = 48 R. und der Rest von 2 348 R. zu Gunsten der Staatsregierung.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Enteignung. Nachtheile der in Aussicht stehenden Enteignung. Ausfall der Miethen, Umzugskosten usw.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die seit dem Jahre 1882 in Aussicht stehende Enteignung hat einen Rückgang des Ertrages des im Jahre 1885 enteigneten Hauses zur Folge gehabt. Der Richter ist deshalb mit Recht dem Sachverständigen gefolgt, welcher bei der Werthberechnung die geringeren Erträge der Jahre 1883 und 1884 nicht berücksichtigt hat. Umgekehrt ist zur so ermittelten Werthsumme der Ausfall an Miethen hinzuzuschlagen, welchen der Enteignete dadurch erlitten hat, dass infolge der bevorstehenden Enteignung das Haus in der Zeit vom 1. Oktober 1884 bis dahin 1885 unvermiethet geblieben ist. — Der Anspruch des Miethers auf Ersatz einmaliger Umzugskosten ist mit Recht als begründet anerkannt. Der Umzug ergab sich als unmittelbare Folge aus der Entziehung des den Klägern als Miethern zustehenden dinglichen Rechts. Ob ihnen durch den erzwungenen Umzug ein späterer Umzug erspart bleiben wird, entzieht sich jeder Berechnung." (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 7. März 1888; Bolze, Praxis des Reichsger. Bd. V S. 286.)

---

*) 1 Pud = 40 Pfund.

Personalnachrichten.

Preussen.

Dem Geheimen Oberbaurath Franz, vortragendem Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, und dem Geheimen Regierungsrath Schwabe, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst mit Ruhegehalt ertheilt worden.

Regierungsrath Todt ist zum Oberregierungsrath ernannt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der II. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) in Köln definitiv betraut worden.

Versetzt sind: die Oberbau- und Geheimen Regierungsräthe Grotefend, bisher in Breslau, als Dirigent der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion nach Altona, und Tellkampf, bisher in Altona, als Dirigent der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion nach Breslau, der Geheime Regierungsrath Steegmann, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Hannover, der Geheime Baurath Illing, bisher in Berlin, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Breslau, die Regierungs- und Bauräthe Giese, bisher in Bromberg, als Direktor an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Berlin - Lehrte) in Berlin, Knebel, bisher in Magdeburg, als Direktor (auftrw.) an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Kattowitz, und Mentzel, bisher in Breslau, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg, der Baurath Massalsky, bisher in Breslau, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Königsberg i. Pr., die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Hellwig, bisher in Hannover, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (rechtsrh.) in Köln, Cramer, bisher in Hirschberg, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Breslau-Sommerfeld) in Breslau, Urban, bisher in Ratibor, als Vorsteher der Eisenbahnbauinspektion nach Hirschberg, Altstaedt, bisher in Köln, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Brieg-Lissa) in Breslau, Baehrecke, bisher in Halle a. S., als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Nordhausen und Berger, bisher in Dortmund, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (rechtsrh.) in Düsseldorf, die Eisenbahn-Maschineninspektoren Becker, bisher in Berlin, als Vorsteher des Materialienbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektion nach Hannover, Palmié, bisher in Stargard i. Pomm., als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Frankfurt a. O., Liedel, bisher in Frankfurt a. O., als Vorsteher der Hauptwerkstätte (Märkisch) nach Breslau, Goetze, bisher in Breslau, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Stralsund und Kirsten, bisher in Stralsund, als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Stargard i. P., sowie der Eisenbahnbauinspektor Kuntze, bisher in Cottbus, als Vorsteher des Materialienbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektion nach Berlin. Es ist verliehen: dem Baurath Ritter in Berlin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte (Direktionsbezirk Altona) in Berlin und dem Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Doulin in Breslau die Stelle des Vorstehers des bautechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst. Zu Königlichen Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Albert Jahr aus Danzig und Gustav Menzel aus Torgau (Hochbaufach); — Hans Schultz aus Bromberg, Otto Bischoff aus Oberfarnstedt bei Querfurt und Friedrich Lucko aus Zerbst i. Anh. (Ingenieurbaufach). Den bisherigen Königlichen Regierungsbaumeistern Fritz Burmeister in Königsberg i. Pr. und Georg Dinklage in Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Elsass-Lothringen.

Der bisherige Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Ferdinand Schieffer und der bisherige Regierungsassessor Dr. jur. W. Offermann sind zu Regierungsräthen und Mitgliedern der Generaldirektion, der bisherige Eisenbahnbaumeister Gustav Mayer zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor ernannt und dem Letzteren die Vertretung des Vorstehers des betriebstechnischen Büreaus übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Infolge von Hochwasserbeschädigungen sind die Nebenbahnstrecken:
a) Mühle-Schönau-Schwetz vom 27. März Abends bis heute und
b) Marienau-Tiegenhof seit dem 1. April Nachmittags auf unbestimmte Zeit
gesperrt.

Mit Bezug auf § 14 Abs. 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung wird Vorstehendes zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Bromberg, den 4. April 1889. (940)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Der Gesammtverkehr auf der Strecke Falkstätt-Schroda sowie auf Bahnhof Posen-Gerberdamm ist am 28. März cr. wegen Hochwasser eingestellt worden.

Breslau, den 2. April 1889. (941)

2 Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Es wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass der am 26. März l. J. in der Strecke Radzizsov-Skavina (nordöstliche Linien) wegen Dammrutschung eingestellt gewesene Gesammtverkehr am 2. April l. J. wieder aufgenommen wurde.

Wien, am 4. April 1889. (942)

Sächs. Staatseisenbahnen. Der seit dem 22. v. Mts. durch Hochwasser gestört gewesene Verkehr auf dem Elbkai zu Riesa ist am 4. d. Mts. wieder aufgenommen worden.

Dresden, am 5. April 1889. (943)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen wird der seither nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete, an der Strecke Backnang-Hessenthal gelegene Haltepunkt Ottendorf am 15. d. Mts. auch für den Stückgutverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 6. April 1889. (944)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Mai d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 4 vom 1. Oktober 1888 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Einbeziehung von Stationen und Berichtigungen.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 6. April 1889. (945)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Für den Verkehr zwischen den Stationen Görlitz (Preuss. St.-B.) und Kamenz i. Sachs. einerseits und verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits sind am 1. April d. J. ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, über welche die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen. (946)

Dresden, am 4. April 1889.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband. Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Verkehr von Station Wittstock der Prignitzer Eisenbahn nach Berlin (Hamburger und Lehrter Bahnhof) für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine) bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen, oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge, ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz von 0,38 ℳ für 100 kg in Kraft. (947)

Altona, den 6. April 1889.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. ab tritt im Badisch-Pfälzischen Güterverkehr der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 3 Abtheilung IIb für Eisen usw. von St. Ingbert nach Heidelberg ausser Kraft und es findet von obigem Zeitpunkte ab auf die in diesem Ausnahmetarife genannten Eisensorten der höhere Frachtsatz des Spezialtarifs II Anwendung. (948)

Karlsruhe, den 6. April 1889.
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Die Station Niederschönweide (Johannisthal) des Direktionsbezirks Berlin wird in den Ausnahmetarif 4 (Eisen- und Stahl-Spezialtarifs II des Staatsbahn-Gütertarifs Elberfeld-Berlin vom 1. Mai 1885 aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind vom 9. d. Mts. die Frachtsätze für Berlin (Görlitzer Bahnhof) unter Zuschlag von 0,08 ℳ für 100 kg zu Grunde zu legen. (949)

Elberfeld, den 6./4. 89.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichischer und Rheinisch-Westfälisch-Böhmischer Koksverkehr. Am 1. Mai 1889 treten die Nachträge II und I zu den Tarifen vom 1. Juli 1887 in Kraft, enthaltend neben einigen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen direkte Frachtsätze für die Stationen Langendreer Rh. und Unna-Königsborn. Die Nachträge sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben. (950)

Köln, den 5. April 1889.
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr mit der Werrabahn. Mit Wirkung vom 10. April l. Js. treten für den Kohlenverkehr aus den Saargruben nach der Station Coburg der Werrabahn die in dem Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 10 vom 10. September 1884 (Verkehr mit Nordbayern) enthaltenen Frachtsätze für Station Lichtenfels zuzüglich 0,05 *M.* für 100 kg in Kraft.

Köln, den 4. April 1889. (951)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn-Vieh- usw. Tarife Altona-Breslau bezw. Bromberg und Berlin. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehre zwischen den Stationen Hamburg B. und Oldesloe des diesseitigen Bezirks einerseits und sämmtlichen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Bromberg und Berlin andererseits für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den genannten Expeditionen zu erfahren sind.

Altona, den 6. April 1889. (952)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Lokaltarif vom 1. Juli 1888 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren gelangt am 15. d. Mts. der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält ausser einem vervollständigten Verzeichniss der zur Ausstellung von Leichenpässen zuständigen Behörden und Dienststellen eine Abänderung der Tarifbestimmung, betreffend Frachtberechnung für Kleinvieh in Wagenladungen bei Beförderung in mehrbödigen Wagen. Insoweit durch die veränderte Frachtberechnungsweise gegenüber der bisherigen Berechnungsart Frachterhöhungen herbeigeführt werden, tritt die anderweite Bestimmung erst mit dem 1. Juni d. J. in Kraft.

Der Nachtrag II kann — soweit der Vorrath reicht — durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 4. April 1889. (953)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Oesterreich. (Einführung neuer Frachtsätze für Kleie usw.) Die durch Nachtrag 4 zu Heft 1 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verband eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (Kleie usw.) zwischen Wien und Aschersleben usw. haben vom 1. Mai d. J. ab auch für den Verkehr zwischen den Stationen Jedlesee und Korneuburg der Oesterreichischen Nordwestbahn, Floridsdorf-Donaufeld der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Stadlau der Oesterreichisch-Ungarischen Staats - Eisenbahngesellschaft, sowie Klosterneuburg-Weidling und Nussdorf der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und den betreffenden Deutschen Stationen andererseits Gültigkeit.

Magdeburg, den 4. April 1889. (954)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Zu dem Tarifheft III F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln [linksrheinisch] und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen) ist mit Gültigkeit vom 15. April l. J. der III. Nachtrag erschienen.

Durch diesen Nachtrag wird die Station Aadorf in den Ausnahmetarif Nr. 8 (für Eisen und Stahl usw.) neu einbezogen.

Karlsruhe, den 4. April 1889. (955)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Güterverkehr Breslau-Berlin. Staatsbahn-Güterverkehr Breslau - Bromberg. Staatsbahn - Güterverkehr Breslau - Magdeburg. Breslau-Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Lokal-Güterverkehr für den Eisenbahn-Direkt.-Bez. Breslau. Am 15. April d. J. wird die Station Beuthen O. S. E. als Empfangsstation in die in obengenannten Verkehren für Erze und Schlacken usw. nach Oberschlesischen Hüttenstationen bestehenden Ausnahmetarife (Nr. 14 A und 14 D, bezw. Nr. 15, Nr. 2, Nr. 4, Nr. 9) einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei unserem Verkehrsbüreau und den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Breslau, den 3. April 1889. (956)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit 15. April l. J. gelangt der I. Nachtrag zum Uebernahmetarif für den Donau - Rhein- und Mainumschlagsverkehr vom 25. März 1888, enthaltend neue Vorbemerkungen über die Anwendung des Tarifes, zur Einführung.

München, den 2. April 1889. (957)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

In den Deutsch-Niederländischen Verbands - Güterverkehr wird mit dem 10. April 1889 die Station Dedemsvaart der Niederländischen Staatsbahnen, nördliche Linien, aufgenommen und zwar mit den in den Heften 1 bis 5 des Verbands-Gütertarifs für die Station Meppel vorgesehenen Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife A (Holz), C (Kalk) und N (bestimmte Stückgüter).

Elberfeld, 5/4. 89. (958)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Ungarn. (Herausgabe des Nachtrags 2 zu Heft 3, 6 zu Heft 4 und 4 zu Heft 6 des Verbandsgütertarifs.) Am 1. Mai d. J. kommen der 2. Nachtrag zu Heft 3, der 6. Nachtrag zu Heft 4 und der 4. Nachtrag zu Heft 6 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband zur Einführung. Dieselben enthalten anderweite und neue Frachtsätze zwischen verschiedenen Deutschen und Ungarischen Stationen, ferner Aenderung von Stationsnamen und des Artikelverzeichnisses einzelner Ausnahmetarife, sowie Aenderung der besonderen Bestimmungen für Buckau, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg. Der Nachtrag 2 zu Tarifheft 3 enthält auch eine Koursdifferenztabelle, in welcher feste Beträge aufgeführt sind, welche behufs Ausgleichung des jeweiligen Koursstandes der Oesterr. Währung den in diesem Tarifheft nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätzen bis auf weiteres zugeschlagen werden. Diese Zuschläge kommen vom 1. Juni d. J. ab zur Erhebung.

Endlich werden durch Nachtrag 6 zu Tarifheft 4 gleichfalls von letztgenanntem Zeitpunkte ab die Frachtsätze der Stückgutklasse zwischen sämmtlichen Budapester Bahnhöfen, sowie Kőbánya (Steinbruch) einerseits und Braunschweig andererseits behufs Richtigstellung um 0,30 *M.* für 100 kg erhöht.

Exemplare der vorbezeichneten Tarifnachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 1. April 1889. (959)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Badisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. April 1887 gelangt mit Wirkung vom 5. April l. J. der VI. Nachtrag zur Einführung. Exemplare desselben werden von unsern Dienststellen unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 3. April 1889. (960)
Generaldirektion.

Mit Gültigkeit von sofort bis auf weiteres betragen die Frachtsätze für Getreide usw. von Station Tscherkassy der Fastowbahn nach Danzig 134,65 R., nach Neufahrwasser 135,45 R. pro Wagen, von 10 000 kg.

Danzig, den 7. April 1889.
Die Direktion (961J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der am Weichsel-Eisenbahnverband betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Der in dem Tarifheft Theil II, Nr. 6 vom 1. Februar 1885 (Verkehr Badische Staatsbahn-Prinz Heinrichbahn) enthaltene Frachtsatz von Rodingen Grenze nach Ettlingen für Roheisen — 7,81 *M.* für 100 kg — findet mit Gültigkeit vom 10. April l. J. auch auf die Beförderung von rohen Thomasschlacken Anwendung.

Köln, den 8. April 1889. (962)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch - Belgischer Güter - Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. dieses Monats an gelangt für die Beförderung von Panzerplatten bei Auflieferung ganzer Wagenladungen à 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von Buckau nach Antwerpen über Oebisfelde-Hamm-Unna-Neuss-Kleinenbroich-Dalheim ein Ausnahme-Frachtsatz von 21,65 Frcs. für 1 000 kg zur Einführung.

Das Nähere ist bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg, sowie im Tarifbüreau der unterfertigten Direktion zu erfahren.

Köln, den 8. April 1889. (963)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Forts. der amtl. Bekanntm. S. III.

Nr. 7. Jahrgang 1889. Berlin, am 10. April 1889

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A E C	1100	1	Kiste	unbekannt —	49	1	Zutfen	Niederländ. Stsb.	beschrieben Wartenstein i/W.
2	A F	10	1	—	eiserner Schraubenschlüssel	0,5	2	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
3	A K	6519	1	Ballen	unbekannt —	7	3	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
4	B	1911	1	Kiste	Eisenw. —	51	4	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
5	B N S A	7300	1	Ballen	Wolle —	175	5	Sosnowice	K. E.-D. Breslau	
6	weiss C	1	1	Kollo	Pflugschaare —	9	6	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
7	C F S	2358	1	Ballen	? —	40	7	Gondeck	K. E.-D. Breslau	
8	C H K	2125	1	Pack	2 Stühle —	10	8	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
9	C S	02230	1	Kiste	Seidenwaaren —	110	9	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
10	D H	468	1	Ballen	Manufakturwaaren —	40	10	Maastricht	„	
11	D V	1493	1	Stab	Eisen —	15	11	Dorsten	K. E.-D. Elberfeld	
12	E	—	1 5	Korb lose	Eisenröhren —	66	12	Elberfeld St.	„	
13	E D E	4432	1	Kiste	Vogelkörbe von Draht	13	13	„	„	
14	F A	5	1	—	Pflugschaar —	4,5	14	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
15	F E	122	1	Fass	Petroleum —	171	15	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
16	F F	—	1	Sack	Kleider —	16	16	München C. B.	Bayerische Stsb.	bei 50 Tafeln 606 kg ab Kalk.
17	F H	13	1	Tafel	Zinkblech —	—	17	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
18	G	3294	1	Kiste	unbekannt —	51	18	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
19	G K	3122	1	Fass	Farbe —	108	19	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
20	G K	397	1	Kiste	1 Lampe —	10	20	Elberfeld St.	„	
21	G W	2783	1	„	unbekannt —	77	21	Zutfen	Niederländ. Stsb.	
22	H B	—	1	Bund	Stahl —	15,5	22	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
23	H E	8098	1	Kiste	unbekannt —	223	23	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
24	R	—	1 1	— —	gusseisernes Grabkreuz gusseiserne Platte	36	24	Augsburg	Bayerische Stsb.	mit weisser Farbe gezeichnet.
25	J R	—	1	—	Maschinentheil —	63	25	Nürnberg C. B.	„	
26	L Z	1	1	Kollo	eiserne Bettstelle mit Matratze, 1 Sack Betten	33	26	Cöslin	K. E.-D. Bromberg	
27	M oder S	242	1	Bund	Rundeisen —	68	27	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	M A D	1236	1	—	Stahlplatte —	—	28	Gev.-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
29	M N	2	1	—	Blechofen —	3	29	Hausham	Bayerische Stsb.	
30	N R A	340	1	Kiste	unbekannt —	140	30	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
31	P D	171	1	Fass	leer —	25	31	Dommeldingen	Wilhelm-Luxembgb.	
32	P T	10	1	Pack	Hohlglas —	4	32	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
33	R S	419	1	Kiste	unbekannt —	—	33	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
34	1888 S & K	555	1	Ballen	Hopfen —	60	34	Greiz	Sächsische Stsb.	
35	S N	588	1	Kiste	anscheinend Eisenw.	115	35	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
36	V	581	1	„	Eisenw. —	57	36	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
37	V	5	1	—	Zuber —	5	37	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
38	Bork St.	1874	1	—	Schienenstück —	26	38	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
39	Eis. K. Sp.	3082	1	Kiste	leere Hülsen —	159	39	Elberfeld St.	„	
40	François	—	1	Ballen	Gewebe —	3	40	Olloy	Grand Central Belge	
41	Hendericks	—	1	Packet	? —	1,5	41	Hasselt	„	
42	Hofbräuhaus Würzburg	15414	1	Bierfass	leer —	30	42	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
43	Mailänder	4757	1	Fass	leer —	20	43	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
44	Ramalkers	—	1	Korb	? —	4,5	44	Hasselt	Grand Central Belge	
45	Hermann Reinhold Berlin	—	1	Kiste	1 blecherne Büchse —	6	45	Tilburg	Niederländ. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können)
46	Andreas Sedlmayer	—	1	—	Kohlenpicke —	—	46	Eisenstein	Bayerische Stsb.	
47	Spilthoven	—	1	Korb	? —	10	47	Philippeville	Grand Central Belge	
48	Spinlager	—	1	Kiste	leer —	23	48	Munster Bilsen	"	
					C. Güter m. Numm.bez.:					
49	—	23	1	Kiste	Hefe —	13,5	49	Florennes S. M.	Grand Central Belge	
50	—	174	1	—	eiserner Ausguss —	11	50	München C. B.	Bayerische Stsb.	
51	—	30441	1	—	Maschinentheil in grauer Leinwand	1,5	51	Malsfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
52	J weiss	—	1	Kollo	Zahnräder —	5	52	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
53	G/S	50717	1	Kiste	anscheinend Eisenwaaren	10	53	Marienburg	"	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
54	—	—	1	—	unimprägnirte Bahnschwelle aus kiefern Holz, 2.55 m lang, 28 cm breit und 17 cm stark	—	54	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
55	—	—	3	Bund	Bandeisen —	115	55	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
56	—	—	1	—	eisern. Bettgestell —	25	56	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
57	—	—	8 6 3	— — —	Bretter — Stützen — Leisten —	—	57	Nendza	K. E.-D. Breslau	
58	—	—	1	—	eiserne Brechstange	8	58	Kleinen	Meckl. Friedr. Frzb.	aus Wagen 1755 F. F. E.
59	—	—	1	Kollo	alte Bindegurte —	3	59	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
60	—	—	5	Stück	Rothbuchholzbohlen	—	60	Nimkau	K. E.-D. Berlin	am 27/2. 89 auf d. Strecke zw. Lissa-Nimkau aufgefunden.
61	—	—	1	—	Bordtheil —	—	61	Bamberg	Bayerische Stsb.	dasselbe hat 4 eiserne Hakenbänder und grünen Oelanstrich.
62	—	—	1	—	Privatdecke —	34	62	Lodelinsart	Grand Central Belge	
63	—	—	3	Kolli	Drahtgewebe (Maulkörbe)	1	63	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	—	—	1	Stab	Reifeneisen —	70	64	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
65	—	—	3	—	Rundeisen —	345	65	Essen	"	
66	—	—	1	Stange	Eisen —	24	66	Wipperfürth	"	
67	—	—	1	Fass	leer —	19	67	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	in dem leeren Wagen 8059 Bad. aufgefunden.
68	—	—	1	—	mahagoni Gardinenstange	—	68	Heidelberg	Main-Neckarb.	
69	—	—	1	—	Gasrohr —	16	69	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
70	—	—	1	—	Holzmodell —	—	70	Mülheim a. Ruhr	"	
71	—	—	22	—	lose Holzschuhe —	20	71	Oberhagen	"	
72	—	—	1	Kiste	ansch. Eisenw. —	36	72	Hagen	"	
73	—	—	1	Korb	4 Blechbüchsen Lack	62	73	Elberfeld St.	"	
74	—	—	1	Lattenkiste	leer —	41,5	74	Eggen Bilsen	Grand Central Belge	
75	—	—	1	Kiste	Marmor —	13	75	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	b. Bodenrevision, hat die Form einer Glocke.
76	—	—	1	—	Maschinentheil aus Kupfer	20,5	76	Weimar	Weimar-Geraer	
77	—	—	1	—	eiserner Napf —	—	77	Bremen	K. E.-D. Hannover	
78	—	—	1	Bund	Pflanzen —	6	78	Certontaine	Grand Central Belge	
79	—	—	5	—	leere Petroleumfässer	160	79	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	—	1	—	eiserner Rost —	4,5	80	Crailsheim	Bayerische Stsb.	
81	—	—	1	—	eiserner Roststab —	1	81	Bremen	K. E.-D. Hannover	
82	—	—	1	Bund	Seegras —	15	82	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
83	—	—	1	Pack	Springfedern —	26	83	Bochum	"	
84	—	—	2	Stangen	Stabeisen —	16	84	Strassburg	Elsass-Lothring.	eingemeisselt Fr. Krupp Essen.
85	—	—	4	Stäbe	Stahl —	18	85	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
86	—	—	1	—	eiserne Stange —	7	86	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
87	—	—	3	Pack	6 Strohstühle —	24	87	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
88	—	—	1	—	Trichteraufsatz zu 1 neuen Fruchtreinigungsmaschine gehörend	9	88	Siegen	"	
89	—	—	2	—	Uhrgewichte —	1,5	89	Leipzig Eil. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
90	—	—	1	—	hölz. Untersatz —	10	90	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
91	—	—	1	—	Wagendeichsel —	—	91	Waren	Centralverwalt. für Sekundärb.	aus Wagen 516 Lloyd Rostock entladen, eingegangen aus Hamburg.
92	—	—	1	—	leerer Weidenkorb —	8,5	92	München C. B.	Bayerische Stsb.	
93	—	—	7	Stangen	Winkeleisen —	32	93	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei einer Sendung Formeisen ab Kalk.
94	—	—	9	Tafeln	Zinkblech —	103,5	94	Bielefeld	"	bei 50 Tafeln Zinkblech = 606 kg ab Kalk.

11. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A C	2024 2023	1 1	Ballen Kollo	Schläuche — Astbestplatte —	20 60	1	Bacau Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy "	
2	C L B	316	1	Stück	Laterne mit Plombe Nr. 20	—	2	Lemberg	"	
3	D	—	18	Ballen	Hadern —	5 000	3	Freiheit-Johannisbad	Oesterr. Nordwestb.	seit 29/3.
4	J W K	510	1	"	unbekannt —	39	4	Retz	"	" 30/3.
5	JP	170/3	4	Kisten	Tafelglas —	519	5	Wien	"	" 29/3.
6	K	—	1	Kiste	altes Eisen —	26	6	"	"	" 24/3
7	L F C	5957	1	Ballen	Brollabfälle —	27	7	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
8	M F	414	1	Kiste	Maschinentheile —	62	8	Stanislau	"	
9	M Z	—	1	Fass	leer, alt —	16	9	Wien	Oesterr. Nordwestb.	" 24/3.
10	N K	—	26	Stück	Cottone —	311,5	10	Jedlersee trs.	"	" 30/3.
11	P D	1. 2	2	Säcke	unbekannt —	100	11	"	"	" 23/3.
12	S M	21 II	1	Ballen	leere Säcke —	15	12	Kolomea	Lemb.-Czern.-Jassy	
13	ZBZ	2071	1	Sack	Kaffee —	60	13	Prag	Oesterr. Nordwestb.	" 20/3.
14	Mautner	—	1	Pack	leere Säcke —	6	14	Pardubitz	"	" 14/3.
15	—	68	1	Kiste	Steinplutzer von Petroleum	21	15	Bóbrka	Lemb.-Czern.-Jassy	
16	—	160	1	Bund	Messingrohre —	12	16	Suczawa	"	
17	—	—	2	Stück	Eisentheile —	38	17	Wien	Oesterr. Nordwestb.	" 24/3.
18	—	—	1	Fass	unbekannt —	—	18	Stanislau	Lemb.-Czern.-Jassy	
19	—	—	3	Steigen	Glas —	702	19	Jedlersee trs.	Oesterr. Nordwestb.	" 29/3.
20	—	—	1	Ballen	Halinatuch —	26	20	Sniatyn	Lemb.-Czern.-Jassy	
21	—	—	1	Sack	Korn —	87	21	Jedlersee trs.	Oesterr. Nordwestb.	" 12/3.
22	—	—	4	Stück	Lampenkörper zu Personenwagen	2	22	Stanislau	Lemb.-Czern.-Jassy	
23	—	—	2	"	alte Matten —	10	23	Wien	Oesterr. Nordwestb.	" 24/3.
24	—	—	5	Fässer	leer, von Petroleum —	177	24	Lemberg	Lemb.-Czern.-Jassy	
25	—	—	1	Stück	Pumpe zur Füllung der Cisternen	60	25	Stanislau	"	
26	—	—	1	Sack	Weidenrinde —	84	26	Hohenbruck	Oesterr. Nordwestb.	" 19/3.

Mit 1. Mai beziehungsweise 1. Juni 1889 gelangen die Nachträge III zum Tarife vom 1./4. beziehungsweise 1./5. 1885 für den Böhmisch-Oesterreichisch-Lindauer und Böhmisch-Oesterreichisch-Vorarlberger Güterverkehr zur Einführung.

Dieselben enthalten:

1. Ergänzung der Waarenklassifikation,
2. Aenderungen und Ergänzungen von Stations- und Ausnahmetarifen,
3. Aufhebung von Frachtsätzen,
4. Ergänzung der Reexpeditionstabellen.

Wien, April 1889. (964)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft (Oesterr. Linien). Nachtrag V zu den Gebührentarifen Theil II vom 1. Juni 1885. Mit 1. Mai l. J. gelangt Nachtrag V zu den Gebührentarifen Theil II für den Eil- und Frachtgütertransport auf den Oesterr. Linien der Gesellschaft, gültig vom 1. Juni 1885, zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

I. Einführung des Spezialtarifes 3.
II. Ergänzung des Tarifes für Nebengebühren.
III. Aenderung der Güterklassifikation.
IV. Aenderung des Ausnahmetarifes V.
V. Ergänzung des Ausnahmetarifes V.
VI. Aenderung des Tarifes für die zollamtliche Güterabfertigung in Suczawa.
VII. Gebühren-Berechnungstabelle zum Spezialtarife 3.

Exemplare des Tarifnachtrages V können durch die gesellschaftliche Centralleitung in Wien, die Betriebsdirektion in Lemberg sowie durch die Stationen der Linie Lemberg-Suczawa zum Preise von 5 kr. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 3. April 1889. (965)

Die Centralleitung.

4. Generalversammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betr. Die Herren Aktionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahngesellschaften werden gemäss der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen zu der im Direktionsgebäude in Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung auf Freitag, den 10. Mai 1889, Vormittags 3/4 10 Uhr,

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

I. Vorlage der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie des Geschäftsberichtes der Direktion pro 1888.
II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1888 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.
III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen.
IV. Antrag der Verwaltung: Die Generalversammlung wolle genehmigen, dass auf Grund der im Geschäftsberichte pro 1888 Abtheilung I Seite 18 bis 23 gegebenen Darlegungen zur Vermehrung des Fahrmaterials sowie zur Ausführung verschiedener Erweiterungsbauten das Bau- und Einrichtungskapital der Pfälzischen Ludwigsbahn um 4 500 000 ℳ — even-

tuell unter Zuschlag der erwachsenden Geldaufbringungskosten — erhöht und die Geldbeschaffung durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens bewerkstelligt werde — und zwar in der Voraussetzung, dass die kgl. Staatsregierung gemäss § 26 der Satzungen und Ziff. VI der Fusionsgrundlagen die Zinsgewährleistung auf diese Kapitalserhöhung ausdehnen werde.

V. Erneuerungswahl von vier Mitgliedern des Verwaltungsrathes für die drei nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder, sowie für das am 3. September 1888 verstorbene, gleichfalls zum Austritt pro 1889 bestimmte Mitglied Herrn Karl Heinrich Wolf, gemäss Ziff. I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, sowie der Geschäftsbericht pro 1888 liegen vom 23. April ab in Zimmer Nr. 6 des Direktionsgebäudes dahier zur Einsicht der Herren Aktionäre auf.

Ueber andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände kann in der Generalversammlung nur dann Beschluss gefasst werden, wenn solche nach § 45 Ziff. 6 der Satzungen bezw. Art. 238 Abs. 2 des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884 mindestens eine Woche vorher bei dem unterzeichneten Vorstande angemeldet worden sind.

Diejenigen Herren Aktionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche der Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 2. Mai d. J. auf dem Büreau der Direktion zu Ludwigshafen a. Rhein über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Aktie der Ludwigsbahn für zwei Aktien gerechnet. (966)

Ludwigshafen a. Rh., 6. April 1889.

Der Vorstand
des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
J. Neumayer,
Kgl. Geheimer Hofrath.

5. Verdingungen.

Verdingung von Feuerungsmaterialien. Die für die Zeit vom 1. Juli 1889 bis dahin 1890 erforderlichen Feuerungsmaterialien und zwar:

53 000 t Steinkohlenbriquettes oder Stückkohlen,
223 000 „ Förderkohlen,
2 800 „ Schmiedekohlen,
700 „ gewöhnliche Gaskohlen,
300 „ Cannel-Gaskohlen,
1 100 „ Lokomotiv-Koaks,
610 „ Schmelz-Koaks und
140 „ kleinstückiger Koaks

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Feuerungsmaterialien

bis zum Eröffnungstermin am

Montag, den 29. April 1889,
Vormittags 11 Uhr,

an das diesseitige Materialien-Büreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 25. Mai d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in Nr. 85 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 29. März 1888 veröffentlicht.

Magdeburg, den 1. April 1889. (967)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Lieferung von Flussstahlschienen. Oeffentliche Ausschreibung von 2 555,8 t 134 mm hohen Flussstahlschienen des Normalprofils. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Donnerstag, den 25. April d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ in Briefmarken unfrankirt entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 5. April 1889. (968)
Materialienbüreau.

6. Verkauf von Eisenbahn-Güterwagen.

Infolge Einschränkung des Güterverkehrs auf unseren normalspurigen Strassenbahnen in Dortmund soll ein Theil unserer Güterwagen zu je 100 Ctr. (5 t) Tragfähigkeit verkauft werden. Die Wagen stammen aus dem Jahre 1881 und sind nur wenig benutzt; Radstand 1,4 m, Raddurchmesser 0,6 m, Länge der Wagenkasten 3,75 m, Breite 2,03 m, Höhe der Bordwände 0,57—0,7 m, Seitenbords zum Niederklappen. Kaufofferten sind an den Betriebsdirektor Herrn Fromm in Dortmund zu richten, welcher auf Wunsch auch sonstige Auskunft ertheilt.

Dortmund, den 6. April 1889. (969)
Deutsche Lokal- und Strassenbahn-gesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 29. 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. April 1889.

Inhalt:

Der Verwaltungsbericht der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat den Bericht über die Verwaltung im Geschäftsjahre 1888, welcher ein umfangreiches, systematisch trefflich geordnetes Material enthält, bereits anfangs dieses Monats ausgegeben, so dass derselbe bei der am letzten Tage der verflossenen Woche begonnenen Berathung des Budgets des Handelsministeriums dem Abgeordnetenhause vorlag.

Der wichtigste und zugleich das allgemeine Interesse am meisten erregende Theil des einen starken Quartband bildenden Berichtes ist ohne Zweifel der erste Abschnitt, welcher ein klares und übersichtliches Bild der erzielten Gesammtresultate entwirft und die Momente, welche für die günstigen finanziellen Ergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes entscheidend waren, hervorhebt.

Aus diesem Abschnitt entnehmen wir folgendes:

Die auf dem gesammten, unter staatlicher Betriebsverwaltung stehenden Bahnnetze im Jahre 1888 erzielte Transporteinnahme hat einschl. des Agio für Goldeinnahmen den Betrag von 50 369 277 fl. erreicht, somit gegen die Transporteinnahme des Jahres 1887 von 47 288 327 fl. um 3 080 950 fl. oder 6,52 pCt. zugenommen.

Dieser Zunahme der Transporteinnahme steht eine Zunahme der durchschnittlichen Betriebslänge um 176,949 km oder 3,26 pCt. gegenüber. Dieser Längenzuwachs betrifft jedoch Linien, welche zwar für die Ausgestaltung des Staatseisenbahnnetzes von Wichtigkeit sind, eine hervorragendere Wirkung im Sinne einer Steigerung der Transporteinnahmen im Jahre 1888 indessen schon aus dem Grunde nicht zu üben vermochten, weil deren Betriebseröffnung in die zweite Hälfte des Jahres fällt, bezw. gegen Schluss des Jahres erfolgte.

Es stellt sich demnach die Zunahme der Transporteinnahmen — sie übersteigt prozentuell die Zunahme der durchschnittlichen Jahresbetriebslänge um das Doppelte — fast ausschliesslich als eine Steigerung des Verkehres auf den bereits bestandenen Linien dar, an welcher Steigerung die wichtigste Gruppe des Gesammtnetzes, jene der westlichen Staatsbahnen, hervorragenden Antheil hat.

Was die zugewachsenen neuen Linien betrifft, ist zunächst die Eröffnung von zwei weiteren Theilstrecken der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn zu erwähnen und zwar die Linie Horazdovic-Taus (eröffnet am 1. Oktober) und der Linie Ober-Cerekve-Tábor (eröffnet am 17. Dezember 1888). Im Zuge der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn fehlt somit nur noch die Linie Tábor-Pisek-Razice, welche im Laufe des Jahres 1889 zur Eröffnung gelangen soll. Wenn auch die durch die Böhmisch-Mährische Transversalbahn insbesondere dem Oesterreichischen Exportverkehre nach dem westlichen Auslande zu statten kommende Wegabkürzung erst nach erfolgtem Ausbaue der letztbezeichneten Linie vollständig zur Geltung gelangt, so sind doch auch schon durch die bisherigen Theilstrecken Verschiebungen in den Verkehrsverhältnissen eingetreten, welche einerseits durch die vorkommenden Wegabkürzungen und durch die Einführung der allgemeinen Staatsbahntarife auf den neuen Linien günstigere Transportbedingungen schaffen, andererseits aber auch dazu angethan sind, in bestimmten Verkehrsrelationen den Einfluss der Staatseisenbahnverwaltung auf die Verkehrsbedienung zu kräftigen und somit auch auf die Güterbewegung hinsichtlich der übrigen Linien des Staatseisenbahnnetzes befruchtend einzuwirken.

Von lokaler Bedeutung ist die Eröffnung der Linie Siveric-Knin, welche eine Fortsetzung der Strecke Sebenico, bezw. Spalato-Siveric der Dalmatiner Staatsbahn bildet. Auch von dieser Linie ist jedoch ein befruchtender Einfluss auf den bisher wenig entwickelten Verkehr der Dalmatiner Staatsbahn zu gewärtigen, nachdem hierdurch ein grösserer Theil des Hinterlandes dem Bahnverkehre erschlossen wurde.

In das Jahr 1888 fiel ausserdem auch die Eröffnung der im Staatsbetriebe stehenden, der Oesterreichischen Lokaleisenbahngesellschaft gehörigen Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals, welche einen neuen Anschluss an das Preussische Staatsbahnnetz eröffnet.

In das Jahr 1888 fallen auch die Vorbereitungen für die Uebernahme des Betriebes der auf Oesterreichischem Staatsgebiete gelegenen Linien der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn, welche mit 1. Januar 1889 dem staatlichen Betriebsnetze einverleibt wurden. Durch die ersteren erhalten die in Galizien liegenden Staatsbahnen eine unmittelbare Verbindung, während durch die Linie der Ungarischen Westbahn dem Netze der westlichen Staatsbahnen ein Verbindungsglied mit der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld ersteht.

Vorwiegend betriebs-ökonomische Gründe waren es, welche ferner im Jahre 1888 zur Auflösung des bestandenen Vertragsverhältnisses in betreff des Betriebes der Staatsbahnen Mürzzuschlag-Neuberg, Unterdrauburg-Wolfsberg, Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal mit der K. K. priv. Südbahn, bezw. der Mährisch-Schlesischen Centralbahn führten und sind auch diese Linien mit 1. Januar 1889 in die unmittelbare Verwaltung der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen übergegangen.

Die Vertheilung der Transporteinnahmen (einschl. Agio) auf die verschiedenen Bahngruppen des staatlichen Betriebsnetzes ist aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Bahngruppe	Gulden	für 1 Betriebskm fl.	in pCt. der Gesammtsumme	Differenz für 1888	
				Gulden	in pCt.
a) Westl. Staatsbahnen einschl. Dux-Bodenbacher u. Prag-Duxer Eisenbahn	43 910 543	10 980	87,18	+ 2 448 438	79,47
b) Istrianer Staatsbahn	401 373	2 438	0.80	+ 105 138	3,41
c) Dalmatiner Staatsb.	88 706	771	0,17	+ 11 877	0,39
d) Mähr. Grenzb., Erzh. Albrechtbahn und Staatsbahnen in Galizien	5 968 655	4 491	11,85	+ 515 497	16,73
Zusammen	50 369 277	8,982	100,—	+ 3 080 950	100,—

An dem wesentlich günstigeren Erfolge des Jahres 1888 partizipiren sämmtliche Zweige des Transportdienstes aller Bahngruppen. Es ist vornehmlich der günstigeren allgemeinen Geschäftslage des Jahres zu verdanken, dass die auf die Hebung des Verkehres und auf die Unterstützung der wirthschaftlichen Produktion gerichteten Bemühungen der Generaldirektion zur Geltung kamen.

Speziell bei den westlichen Staatsbahnen partizipirt an dem Einnahmenplus aus dem Güterverkehre in hervorragendem Maasse der Getreideexport nach dem westlichen Auslande. Zeigt in dieser Beziehung schon das Jahr 1887 einen befriedigenden Aufschwung gegenüber dem Vorjahre, so steigerte sich der Getreideexport des Jahres 1888 gegenüber dem Jahre 1887 noch namhaft und ist ein für die wirthschaftlichen, wie für die Verkehrsverhältnisse gleich erfreuliches Moment insbesondere darin gelegen, dass sich der Getreideverkehr nicht wie in den letzten Monaten des Jahres 1887 sprunghaft bewegte, sondern eine anhaltende gleichmässige Verkehrssteigerung hervorrief, welche während des grössten Theiles des Jahres 1888 anhielt — eine Folge der guten Ernten der Jahre 1887 und 1888.

Durch diese Steigerung des Getreideexportes auf den westlichen Staatsbahnen erfuhren naturgemäss auch die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Arlbergbahn eine erhebliche Steigerung, was sich darin ausdrückt, dass die Güterfrequenz über die Arlbergbahn, welche im Jahre 1887 etwa 447 000 t betrug, sich im Jahre 1888 auf etwa 615 000 t hob.

Wenn dem gegenüber gehalten wird, dass die Leistungsfähigkeit der Arlbergbahn seinerzeit mit 400 000 t für das Jahr veranschlagt wurde, sowie dass es durch die getroffenen Betriebseinrichtungen gelungen ist, ungeachtet der schwierigen Betriebsverhältnisse, im Jahre 1888 nicht nur den sich ergebenden Verkehr über die Arlbergbahn anstandslos zu bewältigen, sondern auch den Beweis zu liefern, dass die Leistungsfähigkeit noch erheblich gesteigert werden kann, so liegt darin ein für die Verkehrskraft der Oesterreichischen Staatsbahnen in der Richtung nach dem westlichen Auslande wichtiges Moment.

Ebenso erfreulich ist die Steigerung des Verkehres der Oesterreichischen Staatsbahnen von und nach Triest. Ueber die Peagestrecke Laibach-Divacca rollten im Jahre 1888 als Peagegut der Oesterreichischen Staatsbahnen etwa 136 000 t gegenüber etwa 51 000 t im Jahre 1887. Wird der Umstand berücksichtigt, dass im Jahre 1887 blos etwa ein halbes Jahr für diesen Verkehr in Frage kam, so ergibt sich immerhin noch eine Steigerung von mehr als 30 pCt.

Die Verkehrsabwickelung über die Peagestrecke, sowie über die schwierige Betriebsstrecke von Herpelje bis Triest erfolgte anstandslos und funktionirte auch auf der Rivabahn von S. Andrea bis Triest Hafen bezw. Südbahnhof der Dienst befriedigend.

Der erwähnte Verkehrsaufschwung ist zum Theil auch der Errichtung einer Güter-Auf- und Abgabestelle der Oesterreichischen Staatsbahnen im Lagerhause in Triest zuzuschreiben, welche für den Parteienverkehr vortheilhafter liegt, als die Station S. Andrea.

Von günstigem Einflusse auf die Erhöhung der Transporteinnahmen war weiter auch die Hebung der industriellen Thätigkeit auf den Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen durch das Zustandekommen neuer industrieller Etablissements und der Erweiterung schon bestehender.

Es ist zweifellos, dass in letzterer Beziehung die einheitlichen und billigen Staatsbahntarife fördernd eingewirkt haben.

Die Vergleichung der Ergebnisse der einzelnen Verkehrszweige im Jahre 1888 gegen das Jahr 1887 ergibt:

a) Beim Personenverkehr.

Bahngruppe	Zahl der beförderten Personen		Einnahmen hieraus, einschliessl. Agio	
	Anzahl	pCt.	fl.	pCt.
a) Westl. Staatsbahnen usw. .	+ 669 807	4,22	+ 615 998	5,67
b) Istrianer Staatsbahn	+ 47 790	25,11	+ 38 629	29,55
c) Dalmatiner Staatsbahn . . .	+ 18 455	35,61	+ 9 142	26,90
d) Mähr. Grenzbahn usw. . . .	+ 30 682	1 57	+ 55 568	4,70
zusammen	+ 766 734	4.24	+ 719 337	5,89

An der Zunahme der Personenfrequenz und der Einnahme aus derselben nahmen somit sämmtliche Bahngruppen theil.

Wenn nun auch die im Verhältnisse bedeutende prozentuelle Erhöhung bei der Istrianer und Dalmatiner Staatsbahn in erster Linie auf den Streckenzuwachs (Herpelje-Triest, bezw. Siveric-Knin) zurückzuführen ist, so muss doch auch in der nicht unbedeutenden prozentuellen Verkehrssteigerung bei den westlichen Staatsbahnen, dann bei der Mährischen Grenzbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und den Staatsbahnen in Galizien der Einfluss zweckentsprechender billiger Tarife erkannt werden, und ist diesbezüglich folgendes zu erwähnen:

Für den Personenverkehr sind im Jahre 1888 die bereits im vorjährigen Berichte erwähnten Werthmarkenabonnements eingeführt worden. Die Einnahmen aus solchen Abonnements betrugen rund 200 000 fl. Obwohl nun schon im ersten Jahre diese Einführung vielen Anklang gefunden, so konnte man sich doch der Wahrnehmung nicht verschliessen, dass die Höhe des Abonnements mit 120 fl. den Kundenkreis beschränkt und wurde deshalb mit Wirkung vom 1. Januar 1889 der Abonnementspreis auf 60 fl. herabgesetzt. Des Weiteren hat die Gültigkeit der Werthmarken Ausdehnung gefunden auf den direkten Verkehr mit der Wien-Aspangbahn und der Aussig-Teplitzer Bahn.

Im Verkehre mit kombinirbaren Rundreisebillets kann auch im Berichtsjahre, sowie in den Vorjahren eine bedeutende Zunahme konstatirt werden, trotzdem im allgemeinen die Witterungsverhältnisse des Sommers 1888 dem Reiseverkehre nicht günstig waren.

Auch die im Jahre 1886 eingeführten Arbeiter-Wochenkarten finden zunehmende Benutzung und sind speziell im Verkehre mit Wien (Westbahnhof) 12 014, Wien (K. F. J. B.) 1 078 Stück Arbeiter-Wochenkarten abgegeben worden.

b) Gepäck- und Eilgutverkehr.

Bahngruppe	Transportgattung	beförderte Menge		Einnahmen hieraus, einschliessl. Agio	
		t	pCt.	fl.	pCt.
a) Westl. Staatsb. usw.	Gepäck	+ 3 799	11,30	+ 23 169	5,02
	Eilgut	+ 10 815	12,20	+ 82 399	10,23
b) Istrianer Staatsbahn	Gepäck	+ 58	14,01	+ 1 496	40,64
	Eilgut	+ 192	16.30	+ 587	7,61
c) Dalmatiner Staatsb.	Gepäck	+ 27	27,84	+ 278	29.50
	Eilgut	+ 8	80.00	+ 56	60,55
d) Mähr. Grenzb. usw.	Gepäck	+ 2 162	39,63	+ 12 787	28,97
	Eilgut	+ 1 170	27,57	+ 12 764	30,31
	Gepäck	+ 6 046	15,27	+ 37 730	7,39
	Eilgut	+ 12 088	12,87	+ 95 806	11,20
zusammen		+ 18 134	13,58	+ 133 536	9,77

Auch hier ist bei sämmtlichen Bahngruppen eine prozentuelle Zunahme sowohl des Verkehres als der Einnahme zu konstatiren. Dies tritt in bemerkenswerther Weise, wenn von der Istrianer und Dalmatiner Staatsbahn abgesehen wird, bei welchen die Steigerung zum Theil auf Rechnung des Längenzuwachses zu setzen ist, namentlich bei den Gruppen: Mährische Grenzbahn, Erzherzog Albrechtbahn und Staatsbahnen in Galizien hervor, indem bei diesen die Zunahme der durchschnittlichen Betriebslänge nur in der Betriebsübernahme bezw. Eröffnung von Lokalbahnen zu suchen ist, so dass mit Grund auf eine weitere günstige Entwickelung geschlossen werden kann.

c) Parteifrachtgut-Verkehr.

Bahngruppe	beförderte Frachtmenge		Einnahmen hieraus, einschliessl. Agio	
	t	pCt.	fl.	pCt.
a) Westl. Staatsbahnen usw.	+ 810 271	7,57	+ 1 726 874	5,89
b) Istrianer Staatsbahn	+ 87 714	83,18	+ 64 426	41,81
c) Dalmatiner Staatsbahn	— 2 512	8,98	+ 2 400	5,74
d) Mähr. Grenzbahn usw.	+ 213 323	16,33	+ 434 378	10,38
zusammen	+ 1 040 037	8,59	+ 2 228 078	6,61

Die bereits im allgemeinen erwähnten günstigen Momente kamen in hervorragendem Maasse dem Parteifrachtgut-Verkehre zu statten.

Die Abnahme der beförderten Frachtmenge bei der Dalmatiner Staatsbahn um 2 512 t oder 8,98 pCt. hat ihre Ursache lediglich in dem Wegfalle des nach Fertigstellung der Linie Siveric-Knin für die älteren Strecken nicht mehr in Frage kommenden Transportes besonders ermässigter Baugüter und ist demnach eine naturgemässe, wogegen die Erhöhung der Frachteinnahme dem Längenzuwachse entspricht.

Unter den von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen verwalteten Bahnen zeigt lediglich die Dux-Bodenbacher Eisenbahn einen empfindlichen Verkehrs- und Einnahmenausfall, welcher ausschl. auf die gegen Ende November des Jahres 1887 eingetretene Katastrophe des Wassereinbruches in die Ossegger Kohlenschächte zurückzuführen ist, wodurch in der Kohlenbewegung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn des Jahres 1888 gegenüber dem Jahre 1887 sich ein Ausfall von rund 490 000 t ergab.

Der Kohlen- und Koksverkehr, welcher auf dem Gesammtnetze abgewickelt wurde, zeigt ungeachtet des Ausfalles bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn gegenüber dem Jahre 1887 eine Steigerung von 4 642 731 t auf 4 779 220 t, d. i. eine Zunahme um 136 489 t.

An dem Gesammtverkehre partizipiren Braunkohlen mit 3 296 924 t, Steinkohlen mit 1 241 133 t.

d) Verschiedene Einnahmen.

Die verschiedenen Einnahmen sind um den Betrag von 224 430 fl. gegenüber dem Erfolge von 1887 günstiger.

Ein absoluter Vergleich der beiden Jahre ist aber aus dem Grunde nicht zulässig, weil für 1888 das ganze Erträgniss des Salzgeschäftes unter den „verschiedenen Einnahmen“ Verrechnung fand, während im Jahre 1887 nur der Zinsenerfolg dieses Geschäftszweiges dort aufgenommen wurde und die Erträgnisse des mit 1. Januar 1887 erworbenen ⅛ Antheiles der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an der Wiener Verbindungsbahn, welches im Jahre 1888 unter den verschiedenen Einnahmen zur Darstellung gelangte, für 1887 besonders gerechnet wurde.

Das Zusammenwirken dieser beiden Umstände würde ein noch günstigeres Gesammtergebniss bei diesem Kapitel zur Folge gehabt haben, wenn nicht infolge der Verkehrszunahme die leihweise Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln nothwendig geworden wäre, wodurch die Ausgaben für Lokomotiv- und Wagenmiethe beträchtliche Erhöhung erfuhren.

e) Betriebseinnahmen.

Bahngruppe	Betriebseinnahmen einschl. Goldagio im Jahre 1888			Differenz gegen 1887	
	Gulden	für 1 km fl.	in pCt. der Gesammtsumme	Gulden	in pCt.
a) Westl. Staatsb. usw.	44 657 530	11 167	88,24	+ 2 970 755	+ 7,13
b) Istrianer Staatsb.	342 539	2 081	0,68	+ 66 343	+ 24,02
c) Dalmatiner Staatsb.	90 499	787	0,18	+ 11 217	+ 14,15
d) Mähr. Grenzb. usw.	5 519 419	4 153	10,90	+ 257 066	+ 4,88
zusammen	50 609 987	9 025	100,—	+ 3 305 381	+ 6,99

Die gesammten Betriebseinnahmen des Jahres 1888 mit 50 609 987 fl.
zeigen sonach gegen jene des Jahres 1887 mit . . 47 304 606 „
eine Zunahme um . . . . 3 305 381 fl.
oder 6,99 pCt., an welchem Erfolge sämmtliche Bahngruppen betheiligt sind. Die Erhöhung des Betriebseinnahmenerfolges für 1 km ist zugleich ein Beweis befriedigender Zunahme der Verkehrsintensität.

Ausgaben.

Die durchschnittliche Länge des staatlichen Betriebsnetzes hat sich, wie eingangs angeführt, im Jahre 1888 gegenüber dem Jahre 1887 um 176,949 km, d. i. um 3,26 pCt. vergrössert.

Hierauf ist bei Beurtheilung der eigentlichen Betriebsausgaben des Jahres 1888 Rücksicht zu nehmen.

Im Vergleiche mit dem Jahre 1887 ergeben sich nach Bahngruppen und Dienstzweigen folgende Differenzen:

Bahngruppe	Mehrausgabe für 1888 einschl. Agio	
	fl.	pCt.
a) Westl. Staatsbahnen usw.	990 336	3,89
b) Istrianer Staatsbahn	72 802	19,74
c) Dalmatiner Staatsbahn	10 850	9,70
d) Mähr. Grenzbahn usw.	326 379	8,11
zusammen	1 400 367	5,66

Nach den Dienstzweigen ergaben sich für 1888 einschliesslich Agio folgende Mehr- bezw. Minderausgaben:

Allgemeine Verwaltung	—	16 652 fl.	=	3,18 pCt.
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	+	307 708 „	=	4,20 „
Verkehrs- u. kommerzieller Dienst	+	578 246 „	=	6,33 „
Zugförderungs- und Werkstättendienst	+	531 065 „	=	6,85 „
zusammen	+	1 400 367 fl.	=	5,66 pCt.

Die Kosten der allgemeinen Verwaltung haben sich durch Reduktionen bezw. Verschiebungen vermindert.

Die exekutiven Dienstzweige verzeichnen Mehrauslagen, welche, von dem Streckenzuwachse abgesehen, bei dem Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienste in der durch den Verkehr bedingten erhöhten Bahnaufsicht, sowie in den durch Witterungsverhältnisse und Elementarereignisse verursachten Schwierigkeiten, bei dem Verkehrs- und kommerziellen Dienste, dann bei dem Zugförderungs- und Werkstättendienste aber im Umfange des Verkehrs selbst gegründet sind.

Die sonstigen Auslagen erforderten gegenüber dem Jahre 1887 einen Mehraufwand von 53 578 fl. = 1,73 pCt., welcher auf die Anforderungen des Gemeinschaftsdienstes zurückzuführen kommt.

Die Gesammtausgaben haben im Jahre 1888 um 1 453 945 fl., d. i. um 5,22 pCt. mehr als im Jahre 1887 betragen.

Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen hat sich in 1888 gegenüber dem Jahre 1887 rücksichtlich des Gesammtnetzes günstiger gestaltet. Dasselbe trifft rücksichtlich der einzelnen Gruppen mit Ausnahme der Staatsbahnen in Galizien zu. In dieser Beziehung waren die anfangs 1888 eingetretenen abnormen Witterungsverhältnisse und die dadurch bedingte zeitweise Einstellung des Verkehrs, ferner der erhöhte Aufwand für Fahrparkmiethe und das Ergebniss des Peagebetriebes ausschlaggebend.

Der Betriebskoeffizient betrug bei dem Gesammtnetz 51,90 pCt., während derselbe sich bei den Preussischen Staatsbahnen nach ihrem Berichte für das Verwaltungsjahr 1887/88 auf 53,27 pCt., bei den Sächsischen Staatsbahnen nach ihrem Berichte für 1887 auf 57,36 pCt. stellte.

Aus einer weiteren Tabelle geht hervor, dass die Auslagen der Staatsbahnen für 1 Bahnkm und 1 Zugkm gegenüber allen Oesterreichischen Privatbahnen die niedrigsten sind; in den Auslagen für 1 Achskm sind die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Südbahn billiger; in den Ausgaben für 1 000 Bruttotkm weisen nur die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft einen nennenswerthen geringeren Ansatz auf, während die Hauptstrecke der Carl Ludwigbahn und die Südbahn den Verhältnissen der Oesterreichischen Staatsbahnen nahe kommen, die übrigen aber dieselben übersteigen.

Ueber die Verzinsung des in dem Staatsbahnnetze, sowie in den von der Staatseisenbahn-Verwaltung administrirten Linien investirten Anlagekapitals im Jahre 1888 gibt eine weitere Tabelle Aufschluss.

Das Anlagekapital der Staatsbahnen, welche im Jahre 1888 im Eigenbetrieb des Staates sich befanden, hat sich infolge der Eröffnung neuer Linien, sowie durch nachträgliche Investitionen Ende 1888 auf die Ziffer von 678 152 163 fl. gestellt. Das

einschl. des Agios mit 18 680 184 fl. ausgewiesene Reinerträgniss des Jahres 1888 dieser Bahnen repräsentirt eine Verzinsung jenes Kapitals von 2,75 pCt.

Für die Gruppe der westlichen Staatsbahnen findet sich Ende 1888 ein Kapital von 585 562 870 fl. investirt, und stellt das Reinerträgniss für 1888 diesfalls eine Verzinsung von 3,12 pCt. dar. Rücksichtlich der Gesammtheit der Staatsbahnen ist das Zinsenerträgniss um 0,21 pCt., rücksichtlich der westlichen Staatsbahnen um 0,30 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen.

Die Istrianer Staatsbahn und die Dalmatiner Staatsbahn, deren Anlagekapital zusammen die Ziffer von 28 931 668 fl. erreicht, weisen auch für 1888 ein Betriebsdefizit und zwar in Höhe von 168 652,45 fl. auf.

Die Staatsbahnen in Galizien verzinsten sich bei einem Anlagekapital von 63 657,625 fl. mit 0,93 pCt.; der Zinsenertrag dieser Bahnen blieb gegenüber dem im Jahre 1887 erreichten um 0,30 pCt. zurück. Die Ursache hiervon liegt vorzüglich in der Erhöhung, welche das Anlagekapital im Jahre 1888 erfuhr.

Wird das verwaltete Gesammtnetz in Berücksichtigung gezogen, so hat dasselbe im Jahre 1888 ein Anlagekapital von 765 165 392 fl. repräsentirt; das Reinerträgniss dieses Gesammtnetzes ergibt eine Verzinsung jenes Kapitals zu 2,78 pCt. Der analoge Zinsenertrag des Jahres 1887 bezifferte sich mit 2,60 pCt.

Dem entgegen haben die in Staatsgarantie befindlichen Oesterreichischen Privatbahnen bei einem Anlagekapital von 334 071 513 fl. eine Verzinsung von 2,33 pCt. ergeben.*)

Für die Würdigung der im Jahre 1888 bei dem Staatseisenbahn-Betrieb erreichten Erhöhung der Verzinsungs-Prozentsätze fällt in das Gewicht einerseits, dass sie den Verzinsungs-Durchschnittssatz für 1887 der im Garantieverhältnisse befindlichen Privatbahnen Oesterreichs übersteigen, andererseits dass sie in einem Jahre erreicht worden sind, in welchem beträchtliche den Bahnwerth erhöhende Investitionsaufwendungen gemacht werden mussten. Ueberdies kommt zu berücksichtigen, dass für die im Laufe des Jahres 1888 neu eröffneten Bahnen der Anlagewerth beim Kalkül des Verzinsungssatzes bereits voll einbezogen erscheint, während die Betriebsresultate solcher Bahnen je nach ihrem Eröffnungstermine nicht das volle Jahr umfassen. Für die Frage der Verzinsung ist rücksichtlich der Oesterreichischen Staatsbahnen überdies der durch die Trasse bedingte relativ theuere Betrieb und der geringe Durchschnitt der kilometrischen Einnahme von wichtigem Einfluss.

Die auf Grund des Uebereinkommens vom 26. April 1884 (Reichsgesetz vom 11. April 1884) von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen verwalteten Eisenbahnen Dux-Bodenbach und Prag-Dux haben im Jahre 1888 einschl. des Agios einen Betriebsüberschuss von zusammen 2 391 511 fl. erzielt. Da der rücksichtlich des Jahres 1888 garantirte Ertrag der Ziffer des durchschnittlichen Ueberschusses der Jahre 1887 und 1886 mehr einem 5 pCt. Zuschlage jenes Durchschnittes, d. i. dem Betrage von 2 599 114 fl. gleichkommt, wird für 1888 zum ersten Male eine Garantieleistung gegenüber den beiden Gesellschaften, und zwar bis zur Höhe von zusammen 207 604 fl. eintreten.

Der Werth des Materialvorrathes hat sich bei Schluss des Jahres 1888 mit 5 938 546 fl., d. i. um 331 183 fl. höher beziffert, als der Vorrathsstand Ende 1887 war.

Die Erhöhung ist hauptsächlich in der grösseren Bevorräthigung an Oberbaumaterialien, an Brennmaterialien und an Fahrbetriebsmittelreserven gelegen.

Die Höhe des Materialvorrathes blieb beträchtlich unter der mit Handelsministerialerlass von 1887 fixirten Höhe von 7 200 000 fl.

Auf das Betriebskilometer entfiel Ende 1888 ein Vorrathswerth von 1 028 fl. entgegen dem Werthe von 1 012 fl., wie er am Ende 1887 bestand.

Von besonderem Interesse ist der Vergleich der Leistungen des Staates für die nun selbst verwalteten Bahnen mit seinen Leistungen für dieselben Bahnen nach dem früher bestandenen Garantieverhältnisse.

Dieser Vergleich ergibt, dass die Leistung des Staates gegenüber der Leistung desselben im Jahre 1880, als dem letzten Jahre vor Beginn der Verstaatlichungsaktion, um 1 268 342 fl. weniger betragen hat.

Bei Würdigung letzterer Ziffer fällt noch in das Gewicht, dass in der Periode des Staatsbetriebes 1881—88 sehr beträchtliche Aufwendungen für den Bahnwerth erhöhende Herstellungen und Anschaffungen den Betrieb im Kapital belasten, während in der vorangegangenen Periode des Privatbetriebes der Betrieb meist nur die Zinsen und Amortisationsquoten derartiger Auslagen trug, da die offenen Baukonti die Last des Kapitals übernahmen. Während die Betriebsjahre 1876—80 zusammen nur mit 522 839 fl. an derartigen Kosten belastet erscheinen, fiel den Jahren 1881—88 ein Gesammt-Investitionsaufwand von 15 885 692 fl. zur Last.

*) Ungarisch-Galizische Eisenbahn 0,62 pCt., Ungarische Westbahn 1,82 pCt., Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ergänzungsnetz) 2,93 pCt., Oesterreichische Nordwestbahn (garantirte Linie) 3,89 pCt., Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn 2,19 pCt., Galizische Carl Ludwigbahn (neues Netz) 0,89 pCt., Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn 0,78 pCt.

Geschäftsbericht der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft
für das Betriebsjahr 1888.

Aus demselben entnehmen wir folgende Daten:

Im Jahre 1888 wurden auf der Aussig-Teplitzer Bahn 1 212 038 Personen und 6 492 546 t Güter, daher um 172 734 Personen und um 1 323 959 t Güter mehr wie im Jahre 1887 befördert.

Von den Gütern waren 5 972 811 t Kohlen und 519 735 t verschiedene Güter; im Vergleiche mit dem Vorjahre ergibt sich eine Mehrverfrachtung von 1 288 413 t Kohlen und 35 546 t verschiedene Güter.

Die vorbezeichneten Kohlenquantitäten wurden verfrachtet im Lokalverkehre mit 370 736 t, zur Elbe mit 1 565 568 t, nach dem Auslande mit 2 308 242 t, nach dem Inlande mit 1 728 265 t.

Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1888 betrugen 5 172 616 fl., daher sich gegen das Jahr 1887 eine Mehreinnahme von 927 120 fl. ergibt. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 1 838 862 fl. Es ergibt sich sonach abzüglich der Steuern, dann der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen und Tilgungsquote ein Reingewinn von 2 600 237 fl., daher um 811 347 fl. mehr wie im Jahre 1887.

Der Geschäftsbericht hebt hervor, dass der Verkehr, insbesondere aber der Kohlentransport im Jahre 1888, einen Aufschwung genommen hat, welcher als ein ganz aussergewöhnlicher bezeichnet werden muss. Zu diesem Aufschwung trug wesentlich der überaus günstige Wasserstand der Elbe bei, welcher es ermöglichte, diese Wasserstrasse (mit Ausnahme der ersten drei Wintermonate) fast das ganze Jahr hindurch benutzen zu können. Die Schifffahrt wurde am 19. März, bezw. nach einer am 26. März infolge Hochwasser eingetretenen zehntägigen Unterbrechung am 5. April eröffnet und währte ohne weitere wesentliche Unterbrechung bis zum 14. Dezember.

Es wurden im Jahre 1888 zusammen 148 161 Wagen (gegen 106 671 Wagen im Jahre 1887), daher um 41 490 Wagen mehr wie im Jahre 1887 zur Elbe beigestellt; der stärkste Transporttag zur Elbe war der 11. April, an welchem Tage 1 102 Wagen gestellt wurden.

Während im Jahre 1887 infolge des niederen Wasserstandes sich im Elbeverkehr ein Ausfall von 24 393 t gegenüber der Verfrachtungsmenge im Jahre 1886 ergab, wurden im Jahre 1888 1 565 568 t, daher gegen das Jahr 1887 um 418 514 t und gegen das Jahr 1886 um 394 121 t mehr zur Elbe verfrachtet. Es sei daher die Verfrachtung zur Elbe von dem mehr oder minder günstigen Wasserstande derselben abhängig, was insbesondere für den Fall erwähnt wird, wenn im Laufe dieses oder eines der folgenden Jahre ein minder günstiges Verfrachtungsresultat erzielt werden sollte, wie im Jahre 1888.

Der Geschäftsbericht betont weiter die bedeutende Entwickelung, welche der Elbeverkehr in den letzten zwei Jahrzehnten genommen hat. Während im Jahre 1868 269 400 t, im Jahre 1878 554 900 t zur Elbe verfrachtet wurden, betrug das Verfrachtungsquantum, wie oben bemerkt, im Jahre 1888 1 565 568 t, ist daher gegen das Jahr 1878 fast um das Dreifache und gegen das Jahr 1868 fast um das Sechsfache gestiegen; es erscheine daher dringend geboten, diesem Verkehr die grösste Sorgfalt zu widmen und nichts zu unterlassen, was zur Förderung der weiteren gedeihlichen Entwickelung desselben beitragen kann.

Auch im Kohlenverkehre auf der Bahn nach dem In- und Auslande ist gegen das Vorjahr die bedeutend höhere Verfrachtungsziffer von 869 899 t zu verzeichnen, wobei jedoch ebenfalls darauf aufmerksam gemacht wird, dass durch die Entwässerung der inundirten Schächte an der Dux-Bodenbacher Eisenbahn diese Schächte im Jahre 1889 wieder leistungsfähig und ihre Förderung auf den Markt bringen werden, was nicht ohne Einfluss auf die diesseitigen Transporte bleiben dürfte.

Die am 25. April d. J. in Teplitz stattfindende 31. ordentliche Generalversammlung wird wegen Verwendung des erzielten Reingewinnes Beschluss zu fassen haben und wiederholen wir aus früheren Berichten, dass der Verwaltungsrath die Vertheilung einer Dividende von 45 fl. Oe. W. auf die Aktie zu 210 fl. Oe. W. beantragen wird.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 100,748 km, wovon 28,196 km doppelgleisig sind. Hierzu kommen 71 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 58,738 km, so dass die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken 159,481 km, die Länge sämmtlicher Gleise auf der Hauptbahn und den Flügelbahnen 347,443 km beträgt. Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 693,8 a ein.

Der Fahrpark besteht aus 58 Lokomotiven nebst Tendern, 90 Personenwagen, 250 gedeckten Lastwagen, 3 500 Kohlenwagen und 200 Equipagewagen.

Die Ziffern über die Höhe des Maschinen- und Wagenparkes zeigen, dass die Aussig-Teplitzer Eisenbahn den relativ grössten Fahrpark unter allen Bahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie hat und dass sie sonach auch in dieser Beziehung allen gerechten Anforderungen vollauf entspricht.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verstaatlichungsgerüchte in Oesterreich.

In der verflossenen Woche wurden nicht weniger als sechs solcher Bahnunternehmungen als diejenigen genannt, deren Verstaatlichung die Regierung beabsichtige, nämlich die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, die Mährisch-Schlesische Centralbahn, die Mährische Grenzbahn, die Erzherzog Albrechtbahn, die Böhmische Westbahn und die Carl Ludwig-Bahn. Alle diese Mittheilungen waren jedoch theils gänzlich unbegründet, theils eilten sie wenigstens der thatsächlichen Lage der Dinge weit voraus. Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn liegen allerdings die Verhältnisse so, dass die Regierung auch nach dem Ergebnisse des letzten Jahres schon in der Lage wäre, von der gesetzmässigen Sequestrationsbefugniss Gebrauch zu machen. Man beschäftigt sich auch mit dieser Frage, ohne dass jedoch irgend eine Entscheidung bisher getroffen worden ist. Bezüglich der Mährisch-Schlesischen Centralbahn sind Erhebungen im Zuge, ob und unter welchen Bedingungen dieselbe in den Staatsbetrieb übernommen werden kann, so dass dies sowohl dem Staate, als der Gesellschaft Vortheile zu bieten vermöchte. Es ist jedoch zweifelhaft, ob eine Einigung zu erzielen sein wird, indem von den Interessenten die Sicherstellung der vollen 4 pCt. Verzinsung des zu konvertirenden Prioritätsanlehens verlangt wird. Dagegen ist kaum zu zweifeln, dass die Unterhandlungen wegen der dauernden Ordnung der finanziellen Verhältnisse der Mährischen Grenzbahn in Kürze zu einem befriedigenden Ergebnisse führen werden, da ja die Grundzüge für dieses Arrangement durch die bestehenden Garantieverhältnisse gegeben sind. Bei der Erzherzog Albrechtbahn kann es sich, weil die Vorbedingungen für die vollständige Einlösung dieses Unternehmens durch den Staat noch immer nicht erfüllt sind, nur um unwesentliche Veränderungen bezw. Verbesserungen der gegenwärtigen staatlichen Betriebsführung handeln und zwar insbesondere um solche zum Zwecke einer weiteren Vereinfachung der Rechnungsführung. Auch dieser Gesellschaft gegenüber ist die Staatsverwaltung nicht in der Lage, weitere finanzielle Opfer zu bringen. Was die Böhmische Westbahn anbelangt, so entbehren diese Gerüchte jeder thatsächlichen Begründung. Auch in betreff der Carl Ludwigbahn ist es gewiss, dass Verhandlungen bezüglich der Erwerbung derselben durch den Staat derzeit nicht gepflogen werden.

Unstatthafte Kombinirung von Refaktien.

Anlässlich des Falles, dass eine gemeinsame Bahnverwaltung bei der Veröffentlichung einer Refaktieertheilung im Oesterreichischen Verordnungsblatte sich auf zwei im „Vasuti és közlekedési közlöny“ veröffentlichte, denselben Gegenstand betreffende und darauf Einfluss nehmende Refaktiegewährungen berief, hat die K. K. Generalinspektion diesen Vorgang für unstatthaft erklärt. Die Bahnverwaltung wurde aufgefordert, die im Ungarischen Organe veröffentlichten Refaktien wegen ihres untrennbaren Inhaltes mit der bereits im Verordnungsblatte veröffentlichten nunmehr auch im letzteren zu publiziren. Zugleich wurde bemerkt, dass dies wohl am besten durch Zusammenziehung aller drei Refaktien in eine gemeinsame Publikation stattfinden könnte.

Die Maul- und Klauenseuche.

Aus Anlass der Einschleppung dieser Seuche durch die Schweineimporte aus Russland wurde folgende auszugsweise Verordnung vom K. K. Ministerium erlassen: Danach darf in Galizien, vom 12. April angefangen, Borstenvieh nur im Eisenbahnverkehr und nur direkt nach den Eisenbahnstationen Wien (St. Marx), Brünn, Olmütz, Prerau, Neutitschein, Mährisch-Ostrau-Privoz, Troppau, Prag (Bahnhof der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft), Reichenberg, Nusle und Smichow ausschliesslich zum Zwecke der sofortigen Schlachtung verladen und befördert werden. Ausserdem können nach der Eisenbahnstation Wien (St. Marx) und Prag auch Schlachtschweine aus Galizischen Eisenbahnstationen versendet werden, welche für einige (benannte) Vororte Wiens bezw. Prags bestimmt sind. Endlich können nach der Eisenbahnstation Mährisch-Ostrau-Privoz in Mähren auch Schlachtschweine aus Galizischen Eisenbahnstationen versendet werden. Die Schlachtung ist innerhalb 24 Stunden durchzuführen. Die Verordnung knüpft den Transport an eine Reihe von Bedingungen (Beibringung der Bestellscheine von Fleischhauern oder Fleischselchern, Viehpässe, Viehwärter usw.), gibt strenge Weisungen hinsichtlich der Ausladung während des Transportes, ferner hinsichtlich der Beschau der Thiere, endlich auch hinsichtlich der Kontrole auf den Schlachtstätten. — Im Abgeordnetenhause beantwortete der Minister des Innern eine diesbezügliche Interpellation in ganz zufriedenstellender Weise dahin, dass die Seuche bald aufhören werde.

Die Eisenbahn Jaszlo-Rzeszów.

In der Berathung des Budgetausschusses über den dieses Bahnprojekt betreffenden Gesetzentwurf äusserte sich der Handelsminister bezüglich der diesfälligen Bemerkungen der Ausschussmitglieder dahin, dass zwar für das Zustandekommen der Bahn zumeist strategische Rücksichten von Entscheidung, jedoch auch solche auf den Verkehr maassgebend waren. Die Legung zweiter Gleise führe vom Westen und Süden bedeutende Waarenmassen nach Jaslo, die ihre Ableitung auf die Carl Ludwigbahn finden müssen, wenn nicht bedenkliche Verkehrsstockungen entstehen sollen. Gegenüber der Bemerkung, es hätten sich bei Jaslo bereits Konsortien gebildet, um die Bahngründe in ihre Gewalt bekommen zu können, erklärt Marquis Bacquehem, dass die Grundeinlösung bei den benachbarten Linien 6 000 fl. bis 8 000 fl. für das Kilometer ergeben habe und diese Summe auch hier nicht überschreiten dürfte. Allerdings ist in Anschlag zu bringen, dass für die Bahn die fruchtbare Thallehne in Anspruch genommen wird und die grossen Dämme viel Grund erheischen. Nach der Offerte der Kreditanstalt würde sich die Grundeinlösung beiläufig mit 7 000 fl. für das Kilometer stellen: die Offerte des Galizischen Konsortiums scheint allerdings günstiger, hat jedoch keine Rücksicht auf den unumgänglich nothwendigen Vorbahnhof in Rzeszów, die Stationsanlagen u. dgl. genommen. In der Spezialdebatte wurde der Antrag, dass im Gesetze eine bestimmte Summe für 1889 für den Bau bewilligt werde, blos mit einer Stimme Majorität abgelehnt, dagegen die beantragte Sicherstellung gegen Schneeverwehungen und Wassergefahren angenommen.

Frachtbegünstigung für Mehlsendungen nach Fiume.

Die Direktion der K. Ungarischen Staatsbahnen hat die bisherige Refaktie von 6 kr. für 100 kg Mehlsendungen auf 10 kr. erhöht. Dadurch wird die für Getreidesendungen bestehende Refaktie von 12 kr. insofern gleichgestellt, als das Mehl einen höheren Werth als Getreide gleicher Quantität hat. Bemerkenswerth ist, dass die Refaktie von 6 kr. nur für die gleiche Menge solchen Mehles gewährt wird, wofür das Getreide von den Mühlen über die Route Fiume-Budapest bezogen wird. — Zugleich ist der Lagerzins für Mehlsendungen in Fiume in der Weise herabgesetzt worden, dass nach Ablauf der 21 tägigen lagerzinsfreien Zeit vom 1. April bis Ende Juli 1 fl. für die Woche und Wagen, dann aber 0,5 kr. für 100 kg und Tag zu entrichten ist. Diese Begünstigungen steigern den Mehltransport über Fiume, welcher 1887 schon 9 000, im Jahre 1888 bereits 15 000 Wagen betragen hat.

Zweites Gleise auf der Carl Ludwigbahn.

Das Handelsministerium hat an die Carl Ludwigbahn das Ersuchen gestellt, der Regierung das ausgearbeitete Projekt für die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Krakau-Dembica zur Verfügung zu stellen, und die Carl Ludwigbahn hat diesem Ersuchen unverzüglich entsprochen.

Projekt eines neuen Orient-Expresszuges.

Wegen Einleitung eines solchen Zuges werden über Initiative der Deutschen Regierung hierselbst Vorstudien gepflogen. Im Falle seiner Rentabilität soll dieser selbständige Orient-Expresszug mit Anschluss an den von Hamburg via Oderberg verkehrenden Expresszug in Budapest, sodann direkt bis Konstantinopel verkehren. Dadurch soll der Londoner Verkehr gegenüber jenem über Paris um etwa 12 Stunden beschleunigt werden.

Schleppbahn: Schlachthausbahn-Erdberger Gaswerke in Wien.

Die Staatsbahn hat die technischen Vorarbeiten für eine Schleppbahn von der Abweigestelle der Schlachthausbahn der Strecke Wien-Stadlau zu dem auf dem rechten Donaukanalufer gelegenen sogenannten „Erdberger Gaswerke“ der Imperial Continental-Gasassoziation beendet und beabsichtigt im Ein-

vernehmen mit der letzteren Gesellschaft diese Schleppbahn zur Ausführung zu bringen. Auf derselben werden Kohlen, Rohstoffe und Nebenprodukte, welche bisher mittelst Achse zugeführt werden mussten, direkt im Wagen bis in das Gaswerk gebracht.

Umrechnung der Oesterreichischen Gulden in Frankenwährung.

Laut Mittheilung der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen ist das Werthverhältniss der Oesterreichischen Guldenwährung zur Frankenwährung für die Oesterreichisch-Schweizerischen Grenzstationen ab 10. Februar l. J. bis auf weiteres 1 fl. mit 2,0896 Frcs. festgesetzt worden.

Aussig-Teplitzerbahn-Aktien über 1000.

Diesen Kours erreichten die genannten Aktien seit dem Bekanntwerden der hohen Dividende von 45 fl. Da die Aktie mit 210 fl. eingezahlt ist, so bietet sich im Marktpreise ein Agio von nahezu 400 pCt., eine Bewerthung, welche kein einziges im Koursblatte der Wiener Börse notirtes Papier zu verzeichnen hat und welcher nur sehr wenige Papiere nahekommen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die am letzten Tage der verflossenen Woche im Abgeordnetenhause begonnene Berathung des Budgets des Handelsministeriums (über welche wir demnächst berichten) konstatirte den mächtigen und dauernden Aufschwung, welchen unser Handel und Verkehr schon im Laufe des vergangenen Jahres genommen hat. Weiter war die Aeusserung des Regierungsvertreters erfreulich, dass die Regelung unserer Valuta ernstlich in Angriff genommen werde. Infolge dessen trat eine Lebendigkeit im Effektenmarkte ein, von welcher besonders Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2612), Carl Ludwigbahn (207,75), Elbethalbahn (309,75), Staatsbahn (242) und Buschtêhrader Bahn (A. 945, B. 360) profitirten, da von letzterer eine Dividende von 47,25 fl. resp. 15 fl. telegraphisch bekannt gegeben wurde. Ebenso stiegen die eingangs dieses Berichtes genannten sechs Bahnen infolge der Gerüchte über ihre Verstaatlichung.

Aus den Verhandlungen der III. Generalversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins.

(Schluss aus Nr. 20.)

In Bezug auf die den vierten Gegenstand der Tagesordnung bildende Frage über den Zugwiderstand der Trambahnwagen, sowie über die Mittel und Messinstrumente zur Feststellung derselben stand nur ein geringfügiges Material zur Verfügung, da bisher nur vier Gesellschaften entsprechende Versuche angestellt hatten, deren Ergebnisse überdies zu Vergleichungen wenig geeignet waren. Der richtigste Weg zur Ermittelung der Zugwiderstände scheint von der Brüsseler Strassenbahngesellschaft vorgeschlagen zu sein, welche empfiehlt, die Versuche an dem bewegten Wagen, aber nicht bei der Ueberführung des Wagens aus dem Zustande der Ruhe in den der Bewegung anzustellen. Bei elektrischem Betriebe würde alsdann durch Einschaltung eines Messapparates in den Strom die für eine bestimmte Strecke erforderliche Arbeit zur Bewegung des elektrischen Wagens zu ermitteln sein. Falls an diesen Wagen ein gewöhnlicher Strassenbahnwagen, dessen Zugwiderstand zu suchen ist, angehängt wird, so würde nach dem Durchfahren derselben Strecke aus dem Unterschiede der in beiden Fällen erforderlichen Arbeit die zur Fortbewegung des Strassenbahnwagens aufgewendete Arbeit bezw. sein Zugwiderstand gefunden werden. Mit Rücksicht auf die zweifellose Bedeutung dieser Frage ist beschlossen worden, einen Preis für die Konstruktion eines praktischen dynamographischen Apparates für derartige Messungen auszusetzen, da nur dem Mangel eines solchen der geringe Erfolg bei den bisher angestellten bezüglichen Versuchen zuzuschreiben sei.

Mit grosser Ausführlichkeit ist die wichtige Frage über die Gleissysteme und die betreffenden Einzelheiten behandelt. Nach einer Zusammenstellung des Berichterstatters, des Oberingenieurs der Pariser Omnibusgesellschaft, Delonchant, sind 4 Hauptgruppen von Oberbausystemen zu unterscheiden:

1. Querschwellen-Oberbausysteme;
2. Langschwellen-Oberbausysteme;
3. Oberbausysteme mit einzelnen Stützpunkten (Glockenschwellen usw.);
4. Oberbausysteme, bei welchen die Schiene selbst die Langschwelle bildet und unmittelbar auf der Bettung liegt.

Jede dieser Gruppen ist wieder

1. in Oberbausysteme mit offener Rille (Haarmann),
2. „ „ „ geschlossener Rille (Demerbe, Michelet) und
3. in Oberbausysteme ohne Rille, d. h. aus einer einfachen Schiene wie bei den Vollbahnen bestehend,

einzutheilen.

Aus dem Studium dieser verschiedenen Typen ergibt sich, dass die Gleiskonstruktion grosse Fortschritte gemacht hat. Der ursprünglich angewandte, sogenannte Amerikanische Holzschwellen-Oberbau ist wegen seiner vielen Uebelstände fast überall verlassen, und bei allen Unternehmungen werden jetzt starke, gut verlaschte Oberbausysteme verlegt, welche keine bedeutenden Unterhaltungskosten verursachen und den Zugwiderstand der Wagen thunlichst verringern. Weitere Fortschritte in dieser Richtung werden in Aussicht gestellt.

Aus den Angaben der Strassenbahngesellschaften ist im übrigen ersichtlich, dass die Schienen im Steinpflaster sich um so besser bewähren, je genauer ihr seitliches Profil sich an die Steine anlehnt. Der Amerikanische Oberbau bietet in dieser Hinsicht viele Vortheile; derselbe hat jedoch den Nachtheil, dass er nicht stark genug ist. In vielen Fällen wird dem unregelmässigen Seitenprofil der Schiene durch eine Fütterung aus Holz, Beton oder Klinkerformsteinen nachgeholfen. Im Makadam bewähren sich alle Oberbausysteme gleich gut. Bei Holzpflaster sind in Paris im allgemeinen befriedigende Ergebnisse erzielt; daselbst ist jedoch wahrgenommen, dass infolge der raschen Abnutzung des Holzes die Schienen nach verhältnissmässig kurzer Zeit über dem Pflaster hervorstehen. Sehr schlechte Erfahrungen sind in Paris mit dem Asphalt gemacht, indem dort der an den Schienen anliegende Asphalt schon nach wenigen Tagen völlig verschwunden war.

Gegen die vorstehend angedeuteten Einzelheiten des Berichts wurden freilich von verschiedenen Seiten Einwendungen erhoben, aus welchen zu entnehmen sein dürfte, dass in demselben zu einseitig die in Paris gemachten Wahrnehmungen betont sind. In den bezüglichen Erörterungen wird behauptet, dass die Gleise im Makadam sich nur dann gut bewähren, wenn der Verkehr schwach ist. Hinsichtlich des Holzpflasters scheinen die wünschenswerthen Erfahrungen noch nicht vorzuliegen, und es wird erwartet, dass mit denselben manche bisherigen Mängel verschwinden werden. Bei Asphaltpflaster können die von dem Berichterstatter hervorgehobenen Uebelstände vermieden werden, wenn die Schienen — wie es in Berlin mit Erfolg geschehen ist — zwischen zwei Reihen Steinschwellen verlegt werden. Freilich sind die Unterhaltungskosten dieser Steineinfassung sehr bedeutend; in Berlin wird das Herausnehmen einer schadhaft gewordenen Steinschwelle und deren Ersatz etwa 30 *M* kosten. Im übrigen ist der Asphalt für Pferdebetrieb als sehr unvortheilhaft bezeichnet. Sobald nämlich die Temperatur fällt, wird die Asphaltbahn so hart und glatt wie Marmor, so dass die Pferde leicht ausgleiten; bei Frost können dieselben überhaupt nur schwer vorwärts kommen.

Die folgende Frage betraf die Bremsensysteme. Aus den Aeusserungen der Gesellschaften ist zu ersehen, dass bei den Pferdebahnen die Kettenbremse allgemein angewendet wird; einige Gesellschaften, deren Wagen ursprünglich mit Schraubenspindelbremsen versehen waren, haben neuerdings ebenfalls die Kettenbremse gewählt. Nur die Wiener Trambahngesellschaft benutzt Schraubenspindelbremsen. Letztere hat auch mit verschiedenen Schnellbremsen Versuche angestellt. Bei den Dampfstrassenbahnen sind die Wagen gewöhnlich mit einer Schraubspindelbremse und die Lokomotiven mit einer Wurfbremse versehen. Die meisten Gesellschaften, welche Dampfstrassenbahnen betreiben, scheinen die Einführung von durchgehenden Bremsen für wünschenswerth zu halten; insbesondere wird dies in einer zur Verlesung gelangten Abhandlung des Inspektors der Münchener Trambahn, Ingenieur Hippe, nachdrücklich betont, welcher im übrigen noch darauf hinweist, dass nach seinen Beobachtungen diese Bremsen selbstthätig und nicht Luftdruck-, sondern Vacuumbremsen sein müssen.

Dem Berichte des Direktors der Dampftramway Krauss & Co. in Wien, Hallama, über die Zusammensetzung der Züge, die Zahl der Wagenplätze, das erforderliche Personal, die Geschwindigkeit der Züge und die Entfernung der Stationen von einander ist folgendes zu entnehmen:

Die Anzahl der Wagen, aus welcher ein Zug bestehen soll, richtet sich selbstverständlich nach den Verkehrsverhältnissen. Bei Dampfbetrieb sollte derselbe mit Rücksicht auf die Betriebskosten mindestens 2 Wagen erhalten, während solche Strecken, für welche ein Wagen genügt, mit Pferden betrieben werden sollten. Die grösste Zahl der einem Zuge beizugebenden Wagen könnte bei günstigen Streckenverhältnissen wohl auf 7 bis 8 bemessen werden; der Einwand, dass durch Züge von solcher Länge die etwaigen Querstrassen zu lange abgesperrt werden könnten, wird als nicht stichhaltig bezeichnet.

In Bezug auf die Grösse der Wagen scheint ein Fassungsraum für 40 Personen zweckmässig zu sein. Bei kleinerem Fassungsraume wird verhältnissmässig zu oft die Einstellung mehrerer Wagen erforderlich, wodurch nicht nur das rasche Anhalten der Züge erschwert, sondern auch eine Vermehrung

des Begleitungspersonales erforderlich wird. Wenig empfehlenswerth, namentlich bei Wagen mit zwei Klassen, sind Plattformen für eine grössere Anzahl von Personen; die Plattform der niederen Wagenklasse ist in der Regel stärker besetzt als diejenigen der höheren, und infolge dieser ungleichen Belastung ist der Wagen während der Fahrt grossen Schwankungen ausgesetzt.

Hinsichtlich des einem Zuge beizugebenden Personales wird die Entbehrlichkeit des Heizers, dessen Thätigkeit eine beschränkte ist, und dessen Arbeitskraft nur zum geringen Theile ausgenutzt wird, als erstrebenswerth bezeichnet. Diese Maassregel dürfte sich, unbeschadet der Sicherheit des Betriebes durchführen lassen, wenn die Maschinen derart konstruirt werden, 1. dass der Führer bei der Hin- und Rückfahrt denselben Standpunkt behält; 2. dass die Feuerungsthüre seitlich angebracht ist, und der Führer von seinem Platze aus das Nachfeuern bequem besorgen kann und 3. dass eine kräftig wirkende Hebelbremse sich in der Griffweite des Führers befindet.

Erfahrungsmässig kann ein gewandter Schaffner bei normalen Verhältnissen zwei Wagen bedienen; durch eine weitergehende Zumuthung an die Leistungsfähigkeit desselben würde die Kontrole erschwert werden. Die Einstellung von Bremsern wird nicht für zweckmässig gehalten; wenn der Zug so lang ist, dass mit Rücksicht auf die Bremsenzahl eine Vermehrung des Personales geboten erscheint, so sei die Einstellung eines weiteren Schaffners vorzuziehen, welcher ausser der Bedienung der Bremse auch noch die Fahrkartenausgabe in dem ihm zugewiesenen Wagen besorgen könne. Als Fahrkartensystem empfiehlt sich bei der Ausgabe der Karten an Stationskassen das System Edmonson. Hinsichtlich der von den Schaffnern auszugebenden Karten entspricht keins der bisherigen Systeme allen Anforderungen; als das verhältnissmässig beste erscheint das System, bei welchem die dem gleichen Fahrpreise unterliegenden Strecken auf derselben vorgedruckt sind und die zu benutzende Strecke durch Markirung ersichtlich gemacht wird. Als ungeeignet wird das System bezeichnet, bei welchem sämmtliche Fahrstrecken und deren Preise auf derselben Karte vorgedruckt sind und die Werthbestimmung derselben lediglich durch die Markirung des Schaffners erfolgt.

Die Fahrgeschwindigkeit sollte in geschlossenen Ortschaften mit lebhaftem Strassenverkehr 10 km in der Stunde nicht übersteigen. Ausserhalb der Ortschaften, wenn das Bahngleis auch von dem anderen Strassenfuhrwerke befahren werden kann, dürften 20 km in der Stunde und auf eigenem Unterbau der Bahn oder bei völliger Abschliessung des Gleises von dem übrigen Strassenkörper durch Schleuderpflöcke oder erhöhte Randsteine 25 bis 30 km in der Stunde als grösste zulässige Geschwindigkeit anzunehmen sein.

Die Entfernung der Haltestellen von einander sollte bei Dampfbetrieb nicht unter 600 m betragen. Zu vermeiden sind Haltestellen für den Bedarfsfall, da dieselben häufig Veranlassung zu unliebsamen Auseinandersetzungen mit dem Publikum geben.

Weiterhin wurde noch von dem Mitgliede des Verwaltungsrathes der „Tramways Bruxellois", Michelet, ein Vortrag über elektrischen Strassenbahnbetrieb gehalten, aus welchem die folgenden Angaben von allgemeinerem Interesse sein dürften. Das elektrische Betriebssystem beruht auf dem Akkumulator und mit Recht kann man sagen, dass der Werth der Akkumulatoren den Werth des elektrischen Betriebes bestimmt. Leider werden die ersteren durch den Gebrauch bisher sehr rasch zerstört und die Verlängerung ihrer Gebrauchsfähigkeit ist eine besonders wichtige und dringliche Aufgabe der Elektriker, wobei es namentlich auch wichtig ist, die Kostenfrage günstiger als bisher zu gestalten. Durch eine beträchtliche Herabsetzung der Unterhaltungskosten der Akkumulatoren dürfte die Ausbreitung des elektrischen Strassenbahnbetriebes sehr wesentlich gefördert werden, während zur Zeit unter normalen Verhältnissen der Pferdebetrieb, abgesehen von den bei einem mechanischen Betriebe in Städten stets wahrscheinlicheren Un- und Zufällen, unstreitig billiger ist.

Hinsichtlich der Leistungen ist der Akkumulator ein ausgezeichnetes Instrument, stets bereit, erhebliche Kraftmengen zu liefern, und imstande, erforderlichenfalls eine kräftige Anstrengung zu machen, welche sogar, bei unvorsichtiger Handhabung, die Zerstörung der Batterie oder der von derselben getriebenen Dynamomaschine verursachen kann. Ein augenblickliches Hinderniss, ein unvorhergesehener Widerstand wird den Betrieb nicht stören, wenn die übrigen Organe dieselben überwinden können; der Akkumulator entwickelt eine desto bedeutendere Kraft, je stärker der Widerstand ist. In der Praxis ist es jedoch wichtig, die von demselben zu fordernde Leistung, mit Rücksicht auf dessen Grösse, sorgfältig zu erwägen und thunlichst gewisse, durch die Erfahrung bestimmte Grenzen nicht zu überschreiten.

In Ermangelung einer genauen Schätzung der vortheilhaften Betriebsbedingungen einer Batterie ist die rasche Abnutzung derselben zu befürchten. Der Akkumulator kann in dieser Beziehung mit einem Pferde verglichen werden, welches bei übermässiger Anstrengung und schlechter Pflege rasch zu Grunde geht, während dasselbe bei guter Verpflegung lange Jahre eine mässige, seinen Kräften angemessene Arbeit hätte ausführen können. In dieser Hinsicht erscheint der, in Form und Anordnung den Pferdebahnwagen nachgebildete, elektrische Wagen nicht empfehlenswerth, weil die Zahl der in demselben unterzubringenden Akkumulatoren begrenzt ist und mit der durch das Streckenprofil erforderten Arbeitsleistung nicht in ein richtiges Verhältniss gebracht werden kann. Wenn die Linie mehr oder weniger bedeutende Steigungen hat, so leistet der Akkumulator zwar die verlangte Arbeit, jedoch wird er schadhaft und seine Unterhaltung kostspielig. Wird derselbe andererseits auf Strecken mit schwachen Steigungen und Einspännerbetrieb angewendet, so nutzen sich die Batterien nicht so rasch ab, aber es dürfte schwieriger werden, den elektrischen Betrieb mit merklich niedrigeren Kosten als bei dem Einspännerbetriebe zu bewirken.

Wenn einst ein brauchbarerer Akkumulator gefunden sein wird als bisher, so möchte es wohl möglich sein, kleine elektrische Lokomotiven zu bauen, welche bei starkem Andrange wenigstens zwei Wagen ziehen können und die Anwendung der gewöhnlichen Pferdebahnwagen gestatten. Erst dann wird der elektrische Betrieb einen praktischen Weg betreten und häufigere Verwendung finden. Im ganzen genommen ist die Frage des elektrischen Strassenbahnbetriebes noch in dem Versuchsstadium. —

Aus Frankreich.

Zum Plan Freycinet.

Zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten, Yves Guyot, und dem parlamentarischen Eisenbahnausschusse haben kürzlich Verhandlungen über die von verschiedenen Seiten gewünschte Einschränkung der auf Grund des bekannten Planes Freycinet noch auszuführenden Bauten stattgefunden. Zu dem Antrage, dass mindestens 7 000 km der Bahnen schmalspurig herzustellen seien, bemerkte der Minister, dass er grundsätzlich entschlossen sei, auf eine thunlichst sparsame Ausführung und Betriebsgestaltung bei den Ergänzungslinien hinzuwirken; einem von dem ursprünglichen Plane abweichenden Programme, durch welches die der Bevölkerung gegenüber übernommenen Verheissungen beeinträchtigt würden, könne er jedoch nicht zustimmen.

Aus den Darlegungen des Ministers sei im übrigen noch bemerkt, dass das Netz der Eisenbahnstrecken von allgemeiner Bedeutung nach dem Gesetze vom Jahre 1879 39 054 km umfassen sollte, und zwar: 1. 21 300 km konzessionirte, im Betriebe oder kurz vor der Betriebseröffnung befindliche Strecken; 2. 754 km Bahnen von örtlicher Bedeutung auf Grund des Rückkaufgesetzes; 3. 5 400 km konzessionirte, im Bau befindliche oder noch zu bauende Linien; 4. 2 900 km in Aussicht genommene (classées), noch nicht konzessionirte Strecken; 5. 2 500 km aus örtlichen Interessen konzessionirte, bereits im Betriebe befindliche oder noch herzustellende Linien, welche dem Netze der Bahnen von allgemeiner Bedeutung einzufügen waren; 6. 6 200 km neue Bahnen. Nach dem Gesetze vom 17. Juli 1879 waren für das Bahnnetz von allgemeiner Bedeutung 181 neue Strecken in einer Gesammtlänge von 8 868 km in Aussicht genommen, welche auf Grund der Verträge vom 20. November 1883, mit Ausnahme von etwa 2 000 km, den sechs grossen Eisenbahngesellschaften konzessionirt sind. Am 1. Januar 1888 waren hiervon 2 176 km hergestellt und dem Betriebe übergeben, 2 139 km im Bau begriffen und der Rest noch nicht angefangen. Da seit 1879 ferner etwa 2 300—2 400 km neuer Strecken in Aussicht genommen sind, für welche die Konzession noch nicht ertheilt ist, so bleiben im ganzen etwa noch 7 000 km auszuführen.

Personenverkehr.

Die grossen Eisenbahngesellschaften sind zur Zeit mit der Vorbereitung der Maassnahmen zur Bewältigung des während der Dauer der Weltausstellung zu erwartenden gesteigerten Verkehrs in Frankreich beschäftigt. Dem Vernehmen nach sollen Rückfahrkarten zwischen allen Stationen und Paris für eine gewisse Geltungsdauer, welche gegen einen Zuschlag von 10 pCt. erneuert werden kann, ausgegeben werden. Im übrigen soll beabsichtigt sein, auch nach dem Schlusse der Ausstellung diese Einrichtung beizubehalten, wenn dieselbe sich als zweckmässig ergeben haben sollte. Weiterhin verlautet noch, dass die Eisenbahngesellschaften im allgemeinen bereits darüber einig seien, Abonnementskarten zum halben Tarifsatze auszugeben, welche zu Fahrten auf dem ganzen Französischen Eisenbahnnetze berechtigen.

Verstaatlichung des Fernsprechwesens.

Die Regierung hat kürzlich der Kammer einen Gesetzentwurf bezüglich der Verstaatlichung des Fernsprechwesens

vorgelegt, worüber „Das Handelsmuseum“ folgendes berichtet. Die Fernsprechgesellschaft (Société des Téléphones) betreibt seit dem Jahre 1879 die Fernsprechnetze in Paris und neun Provinzstädten. Ihre Konzession hatte sie 1879 auf 5 Jahre erlangt; 1884 wurde dieselbe auf weitere 5 Jahre verlängert, am 8. September d. J. erlischt sie. Schon 1886 hatte sich der Post- und Telegraphenminister bemüht, das Fernsprechwesen neu zu regeln. Er hatte damals der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem die Fernsprechgesellschaft ein Monopol für 35 Jahre erhalten sollte, für welches sie dem Staate eine jährliche Zahlung leisten sollte. Nach Ablauf dieser Konzession sollte der Staat in das volle Eigenthum der Fernsprechlinien eintreten. Die Kammer hat dieses Projekt abgelehnt. Nach dem neuen, der Kammer zur Berathung vorliegenden Entwurf kauft der Staat der Gesellschaft ihr Material ab, und übernimmt das Fernsprechwesen in seine Verwaltung. Der Kaufpreis wird durch eine bei der „Caisse des dépôts et consignations“ aufzunehmende Anleihe gedeckt. Diese wird in zehn Jahresbeträgen zurückgezahlt, welche durch Verwendung von 40 pCt. der Bruttoeinnahmen der Fernsprechverwaltung aufgebracht werden, während die übrigen 60 pCt. der Einnahmen zur Bestreitung der Betriebskosten dienen sollen. Der Zweck des ganzen Verfahrens ist Verbilligung des Fernsprechabonnements.

Der zweite Theil des Gesetzentwurfs betrifft die Neuerrichtung von Fernsprechnetzen in den Städten, welche ihrer bisher entbehrten. Dieselben sollen dem Staate das zur Errichtung erforderliche Geld leihen. In dreijährigen Beträgen soll der Staat aus den Fernsprecheinnahmen diese Schuld bezahlen und dann die Fernsprecheinrichtung auf eigene Rechnung verwalten. Die Stadt Limoges hat bereits einen derartigen Vertrag mit der Regierung geschlossen, und die Kammer hat demselben ihre Zustimmung ertheilt. Seither haben sich 20 Städte gemeldet, welche ähnliche Verträge schliessen wollen. Um die Kammer nicht mit jedem dieser Fälle im einzelnen zu behelligen, will die Regierung durch den nunmehr eingebrachten Gesetzentwurf die allgemeine Genehmigung zur Abschliessung derartiger Verträge erlangen.

Aus Russland.

Verstaatlichung.

Dem Vernehmen nach ist die Verstaatlichung der Transkaukasischen Eisenbahn beschlossen worden.

Sibirische Eisenbahnen.

Das in Aussicht genommene Sibirische Eisenbahnnetz soll aus folgenden vier selbständigen Linien bestehen: aus einer Bahn um den Baikal herum, aus der Transbaikalischen, der Centralsibirischen und der Ussuri-Linie. Die Gesammtlänge der Bahn wird, wie die „Nowoje Wremja“ angibt, 4 300 Werst (4 588 km) betragen.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die „B. B. Z.“ berichtet, dass nach Mittheilungen aus Kreisen, welche der Verwaltung der genannten Eisenbahn nahe stehen, der Abschluss für 1888 zwar ein günstiges Ergebniss aufweist, dass die Verwaltung aber beabsichtigt, grössere Reserven zurückzustellen, da in nächster Zeit durch den Bau der Staatsbahnlinie Warschau - Radom eine Schmälerung der Einnahmen befürchtet wird, die Verwaltung aber auf eine gewisse Beständigkeit der Dividende besonderen Werth legt.

Gerichtliche Untersuchung wegen des Eisenbahnunfalls bei Borki.

Der Prozess über den Bahnunfall bei Borki dürfte Ende Mai d. J. vor der Charkower Strafkammer zur Verhandlung kommen. Vorsitzender des Gerichtshofes wird Herr de Rossi, Chefpräsident der Strafkammer, sein und als Oberstaatsanwalt Herr Zakrewsky amtiren. Die Vertheidigung des Barons Hahn, ehemaligen Aufsichtsrathspräsidenten der Bahn Kursk-Charkow-Asow, hat der Petersburger Advokat Spasowitsch übernommen, während den Ingenieur Kronenberg der Advokat Wladimirow vertheidigen wird.

Getreideausfuhr.

Trotz des hohen Rubelpreises und der aus dem Vorjahr zum Vergleich kommenden grossen Zahlen hat die Getreideausfuhr im laufenden Jahre ein erhebliches Mehr zu verzeichnen. Es sind vom 1./13. Januar bis 12./24. März 51 662 000 Pud ausgeführt gegen 48 465 000 Pud in der gleichen Zeit des Vorjahres und 46 170 000 Pud in der Zeit vom 1./13. Januar bis 15./27. März 1887. Die Richtung der Ausfuhr über Grajewo (3 385 000 Pud gegen 1 458 000 Pud im Vorjahr) und über Mlawa (2 281 600 gegen 1 944 000 Pud) bleibt bevorzugt. In der Ausweiswoche vom 5./17.—12./24. März d. J. sind über Grajewo 359 600 Pud (gegen 124 000 Pud) und über Mlawa 242 000 Pud (gegen 64 200 Pud) ausgeführt. Die Ausfuhr über Riga (seit Anfang dieses Jahres 168 000 gegen 1 087 000 Pud), über Liebau (8 093 000 gegen 11 575 000 Pud) und über Odessa (19 565 000 gegen 21 936 000 Pud) hat im laufenden Jahre erheblich abgenommen.

Kolonisation in Centralasien.

Vor einer glänzenden Versammlung der Geographischen Gesellschaft in Petersburg hatte der bekannte Erbauer der Transkaspischen Eisenbahn, General Annenkow, kürzlich Gelegenheit, seine Ansichten über die Kolonisirung Centralasiens zu entwickeln. Der Zweck seiner Ausführungen war der Nachweis, dass die neuen Besitzungen in Centralasien für Russland keine Last, sondern eine reiche Quelle des Wohlstandes seien. Nach einem, der „Voss. Ztg.“ zugegangenen Berichte berührte General Annenkow zunächst kurz die Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchungen Russischer Gelehrter. Pamir ist das Centrum, von welchem die Hauptgebirgszüge (Küen-Lün, Hindukusch, Himalaya) und Hauptflüsse (der Gelbe und Blaue Fluss, der Amu-Darja) auslaufen. Wichtig ist die Thatsache, dass beide Seiten Pamirs (in China und Centralasien) unter vollständig gleiche Bedingungen gestellt sind. Die Mündungen des Gelben und Blauen Flusses veränderten im Laufe der Jahrhunderte mehrmals ihre Richtung, die ausgetrockneten Läufe dieser Flüsse sind reich an Schwarzerde und äusserst kulturfähig. Dasselbe ist auch über den Amur-Darja und andere Punkte Centralasiens zu sagen. Gegen einen solchen Vergleich der Russischen Besitzungen mit dem fruchtbaren China könnte man die jetzige geringe Bevölkerung Centralasiens, gegen 7 Millionen anführen. Das sei aber immer so gewesen, wie geschichtliche Zeugnisse beweisen. Auch der Flugsand wird als ein unüberwindlicher Feind der Bodenkultur aufgeführt, aber ebenfalls mit Unrecht. Die Untersuchungeu Professor Muschketow's haben ergeben, dass der Flugsand nur da verheerend wirkt, wo die Bevölkerung selbst ihm den Weg öffnete, indem sie die Vegetation vernichtete. Die Verpflanzung Europäischer Sträucher nach Centralasien hat allerdings zu keinen günstigen Ergebnissen geführt, dagegen aber ist die Verbreitung lokaler Pflanzenarten vollkommen gelungen. Bei Samarkand ergab Waldanpflanzung günstige Erfolge. Um aus einer so günstigen Sachlage Nutzen zu ziehen, muss die Bewässerung der neuen Gebiete im grossen Maassstab bewerkstelligt werden. Doch vor grossartigen hydrotechnischen Unternehmungen muss eindringlich gewarnt werden. Centralasien verlangt blos, dass man die Erfahrungen der Aegypter, Perser, Inder usw. verwerthe, d. h. ein System kleiner unterirdischer Kanäle herstelle. Ob mit der Kolonisirung Centralasiens schon jetzt zu beginnen sei, will Annenkow nicht unbedingt bejahen, jedenfalls seien Massenansiedlungen noch zu früh. Doch schon jetzt müssen Vorarbeiten, muss die Kulturarbeit beginnen. Zu solchen gehören: Bewässerungsarbeiten, Anfertigung von Karten der für Ackerbau geeigneten Punkte, Gründung von Musterwirthschaften, Errichtung von Schulen zur Ausbildung von Verwaltern usw., Anschaffung von Werkzeugen, wie sie in Amerika bei der Baumwollbearbeitung benutzt werden. Zum Schluss empfahl Annenkow auch die Entwickelung der Montanindustrie in Centralasien, wo alle Bedingungen zusammentreffen, um ein blühendes, reiches Gebiet für Russland zu schaffen.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von Henry Greffrath.

(Fortsetzung aus Nr. 22.)

II. Neu-Süd-Wales.

Neu-Süd-Wales, die Mutterkolonie Australiens, datirt ihr Dasein vom 26. Januar 1788. Sie umfasste ursprünglich die ganze östliche Hälfte des Kontinents, ist aber jetzt auf einen noch immer bedeutenden Flächenraum von 800 454 qkm beschränkt. Die Bevölkerung belief sich Ende 1887 auf 1 049 919 und war Ende Juni 1888 auf 1 066 783 gestiegen, d. i. 1,33 auf einem Quadratkilometer. Darunter befanden sich 16 828 eingewanderte Chinesen. Die Hauptstadt Sydney zählte 125 850 Einwohner und mit den Vorstädten 350 866. Die Finanzen der Kolonie, welche in den letzten Jahren ziemlich ungünstig standen, fangen an sich wieder zu heben. Die Einnahme des Jahres 1887 stellte sich auf 8 683 943 £ gegen 9 578 942 £ Ausgaben, und die Einnahme in 1888, nach vorläufiger Aufstellung, auf 8 886 360 £ gegen 8 719 698 £ Ausgaben. Der Ausfall im Budget aus früheren Jahren war am Ende 1888 auf 2 632 858 £ angeschwollen, die reichen Hilfsquellen der Kolonie verbürgen aber baldige Beseitigung desselben. Der gesammte Handelsverkehr im Import (18 806 236 £) und Export (18 496 917 £) im Jahre 1887 bewerthete 37 303 153 £ oder 36 £ 6 sh. auf den Kopf der Bevölkerung. Aus Deutschland wurden Waaren im Werthe von 296 952 £ eingeführt und für 100 012 £ dahin ausgeführt. Die öffentliche Schuld belief sich am 30. Juni 1888 auf 44 495 350 £ oder 41 £ 14 sh. 2 d.

(835 *M.*) auf den Kopf, welche jährlich mit 1 665 636 £ zu verzinsen waren.

Die erste Eisenbahn der Kolonie wurde am 27. September 1855 eröffnet, an demselben Tage, an welchem dreissig Jahre vorher die erste Eisenbahn in England in Betrieb kam. Ende 1886 hatte die Kolonie 1 889½ Miles (3 040 km), Ende 1887 aber 2 036 Miles (3 276 km) Staatsbahnen im Betrieb. Davon entfielen 861½ Miles (1 386 km) auf das südliche Netz, 561½ Miles (903½ Kilometer) auf das nördliche und 613 Miles (986 km) auf das westliche. Am 1. Juli 1888 hatten die eröffneten Staatsbahnen eine Gesammtlänge von 2 102 Miles (3 383 km) erreicht, während noch 66 Miles (106 km) im Bau begriffen waren. Ausserdem existirten noch zwei Privatbahnen. Die eine läuft in der Länge von 45 Miles (72½ km) von Deniliquin, dem Hauptorte in dem ausgezeichneten Riverina-Weidedistrikt in 35° 32′ südl. Br. und 145° östlich von Gr. und mit 2 506 Seelen, südwärts nach dem Städtchen Moama am Murray R. in 36° 3′ südl. Br. und 144° 50′ östlich von Gr. und mit 1 204 Seelen. Die zweite Privatbahn ist die 36 Miles (58 km) lange Bahn von Cockburn (an der Grenze der Kolonien Neu-Süd-Wales und Südaustralien) östlich nach dem durch seine sehr reichen Silberbergwerke berühmt gewordenen Broken Hill in dem Barrier Range. Die Bahn wurde am 12. Januar 1889 eröffnet und schliesst in Cockburn an die Südaustralische Bahn nach Petersburgh und von da nach Adelaide an.

Auf die Ende 1887 eröffneten 2 036 Miles (3 276 km) Eisenbahnen waren 26 532 122 £ verausgabt worden. Es wurde während des Jahres mit 153 954 Zügen eine Distanz von 6 472 107 Miles (10 315 493 km) — 1 734 106 auf dem südlichen und westlichen und 474 188 auf dem nördlichen System — zurückgelegt, und 14 451 303 (— 430 301) Personen und 3 339 253 (+ 120 671) t Güter (1 986 663 Stück Vieh, 437 680 Ballen Wolle, 2 079 644 t Kohle und 1 112 263 t anderer Waaren) befördert. Vereinnahmt wurden 2 208 295 (+ 48 225) £ und zwar aus dem Personenverkehr 850 489 und aus dem Güterverkehr 1 357 796 £, oder 1,141 £ pro Mile. Der Betrieb erforderte 1 457 760 £ (— 35 232 £ gegen das Vorjahr) oder 753 pro Mile. Der Reingewinn von 750 534 £ verzinste das Anlagekapital mit 2,96 pCt. gegen 2,90, in 1886. Im Jahre 1888 stieg die Einnahme auf 2 253 173 £. Das Betriebsmaterial bestand in 426 Lokomotiven, 1 007 Personen- und 8 798 Güterwagen.

Die theuerste Bahn der Kolonie ist die nur 1 Mile (1,609 km) lange Darling Harbour (Sydney), welche 240 627 £ gekostet hat, dann folgt die 58 Miles (93 km) lange Illawarra von Sydney südwärts an der Meeresküste entlang nach Kiama mit 16 724 £ pro Mile. Die billigste ist die 167 Miles (269 km) lange Bahn von der Station Junee nach der Stadt Hay am Murrumbidgee R. mit 5 625 £ pro Mile. Im Durchschnitt haben die bisher eröffneten Bahnen 13 038 £ pro Mile gekostet. Die auf den Staatsbahnen eingeführte Spurweite ist, abweichend von der in den übrigen Australischen Kolonien gebräuchlichen, die mittlere von 4′ 8½″ (1,44 m). Auf den vorher erwähnten beiden Privatbahnen der Kolonie besteht theils die breite Spurweite von 5′ 3″ (1,60 m), theils die schmale von 3′ 6″ (1,06 m).

Seit unserem letzten Jahresberichte wurden folgende Bahnlinien neu eröffnet:

1. Am 1. April 1887 die 15 Miles (24 km) lange Strecke von Hornsby nach dem Hawkesbury R. Hornsby ist ein kleiner Ort 21 km nördlich von Sydney in 33° 47′ südl. Br. und 151° 6′ östlich von Gr. und Station an der der Vollendung sich nähernden Bahn von Sydney nach Newcastle. Der Hawkesbury ist einer der bedeutendsten, aber auch wildesten, und durch seine Ueberschwemmungen gefürchtetsten Flüsse an der Ostküste von Neu-Süd-Wales. Die über den Fluss zu führende grosse Eisenbahnbrücke, welche eine Amerikanische Firma, die Union Bridge Company in Newyork, zu 327 000 £ vertragsmässig herzustellen übernommen hat, wurde Ende März 1889 dem Betriebe übergeben.

2. Am 21. Juni die 12 Miles (19 km) lange Strecke von Clifton südlich nach Wollongong. Clifton, ein kleiner Ort mit Kohlengruben, war bisher die Endstation der von Sydney aus nach Süden laufenden Illawarrabahn, 24 Miles (38½ km). Wollongong, herrlich gelegen in 34° 20′ südl. Br. und 150° 55′ östlich von Gr. und mit 1 635 Seelen, ist der wichtigste Hafenplatz an der Südküste der Kolonie. In der Nähe liegen ebenfalls Kohlengruben.

3. Am 15. August die 50 Miles (80 km) lange Bahn von Gosford nördlich nach Waratah. Gosford, in 33° 28′ südl. Br. und 151° 22′ östlich von Gr. und mit über 100 Einwohnern in einer waldreichen Gegend, ist Station an der Bahn von Sydney nach Newcastle. Waratah, in 32° 56′ südl. Br. und 151° östlich von Gr. und mit 1 714 Einwohnern, ist Station an der von Newcastle auslaufenden Nordbahn. Am Orte herrscht viel Industrie, es sind Kohlengruben, Kupfer- und Zinnschmelzwerke usw. vorhanden. — Es blieb zur Verbindung der Hauptstädte Sydney und Newcastle, 100 Miles (161 km), und damit zur Vollendung der ganzen Nordbahn bis an die Grenze von Queensland, 477 Miles (768 km), nur noch eine Lücke von 14 Miles (22½ km) auszufüllen übrig. Davon wurden die 10 Miles (16 km) von Gosford südwärts bis Mullett Creek am 16. Januar 1888, und die übrigen 4 Miles (6½ km) von Mullett Creek bis zum Hawkesburry R. Ende 1888 in Betrieb gesetzt.

4. Am 8. September die 17½ Miles (28 km) lange Bahn von Bungendore südwestlich nach Queanbeyan. Bungendore, in 35° 18′ südl. Br. und 149° 30′ östlich von Gr. und mit 500 Einwohnern, war bisher Endstation einer auf der Station Goulburn südwärts nach Cooma abzweigenden und zum Theil noch im Bau begriffenen Bahn. Der Ort betreibt Ackerbau und Viehzucht und hat in der Nähe goldhaltige Quarzriffe. Queanbeyan, in 35° 20′ südl. Br. und 149° 15′ östlich von Gr. und mit 939 Einwohnern, liegt in einem Ackerbau- und Weidedistrikte, der aber auch an Mineralien (Gold, Silber, Kupfer, Blei) nicht arm ist.

5. Am 9. November die 22 Miles (35 km) lange Bahn von Wollongong nach North Kiama der Illawarrabahn. Kiama, in 34° 38′ südl. Br. und 150° 53′ östlich von Gr., ist eine Hafenstadt mit 2 700 Einwohnern und besitzt Kohlengruben. Eine weitere Strecke von 10 Miles (16 km) nach Süden zu wurde am 3. Oktober 1888 eröffnet. Die Illawarrabahn erhielt damit eine Länge von 70 Miles (112½ km). Die Weiterführung der Bahn bis Jervis Bay in 35° 3′ südl. Br. und 150° 50′ östlich von Gr., 41 Miles (66 km) steht in Aussicht.

6. Am 7. Dezember die 30 Miles (48 km) lange Bahn von Queanbeyan (siehe oben) südlich nach Michelago, einem kleinen Orte in 35° 39′ südl. Br. und 149° 13′ östlich von Gr. Die letzte Strecke dieser Bahnlinie, d. i. die 39 Miles (63 km) von Michelago bis Cooma, sollte Ende Februar 1889 in Betrieb gesetzt werden. Die Bahn, von Goulburn ab, wird damit eine Länge von 130 Miles (209 km) erreichen. Cooma, in 36° 13′ südl. Br. und 149° 9′ östlich von Gr. und mit 1 100 Seelen, liegt in einem Ackerbau- und Weidedistrikte.

7. Am 16. Januar 1888 die 11 Miles (18 km) lange Bahn von Tenterfield nach Wallangarra Junction. Tenterfield, in 29° südl. Br. und 152° östlich von Gr. und mit 1 816 Einwohnern, betreibt Ackerbau, Viehzucht und Bergbau (auf Zinn und Gold). Wallangarra liegt auf der Grenze der Kolonien Neu-Süd-Wales und Queensland. Die von Newcastle auslaufende Nordbahn ist mit der Eröffnung dieser letzten Strecke nunmehr in der Länge von 392 Miles (631 km) vollendet, sie fällt in Wallangarra in die Grosse Südbahn der Kolonie Queensland ein. Die Entfernung von der City of Brisbane nach der City of Sydney beträgt per Bahn 723 Miles (1 163 km) und wird in 35 Stunden 30 Minuten und zurück in 37 Stunden 10 Minuten befahren.

8. Am 13. Februar die 45 Miles (72 km) lange Bahn von Cowra nach Blayney. Cowra, am Lachlan R. in 33° 52′ südl. Br. und 148° 45′ östlich von Gr. und mit 628 Seelen, hat in seiner Umgebung goldhaltige Quarzriffe und war bisher die Endstation einer auf der Station Cootamundra der Südbahn nach Nordost abzweigenden Bahn. Blayney, mit 720 Seelen, ist Station an der Westbahn in einem fruchtbaren Ackerbaudistrikte. Mit der Eröffnung dieser letzten Strecke wurden die Südbahn und die Westbahn durch eine 109 Miles (175½ km) Bahn in Verbindung gebracht.

Es verblieb im Februar 1888 nur noch die 11 Miles (17½ km) lange Vorortbahn von North Shore nach Pearce's Corner im Bau. North Shore, am nördlichen Ufer von Port Jackson, ist eine Vorstadt von Sydney. Auch diese Bahn sollte in den ersten Monaten des laufenden Jahres für den Betrieb fertig sein.

Das Unterhaus (Assembly) des Parlaments genehmigte in 1887 den Bau einer Reihe von Bahnen in der Gesammtlänge von 1 246 Miles (2 005 km), deren Kosten auf 11 802 000 £ veranschlagt waren. Der Legislative Council (Oberhaus) verlangte aber die Vorlegung genauerer Pläne und ernannte eine Kommission zur Berichterstattung. Dabei ist es dann geblieben, jedenfalls wird jedoch das Ministerium dem diesjährigen Parlamente eine, wenn auch veränderte Liste von neu zu bauenden Bahnen unterbreiten.

Ausser den obigen Bahnen gehörten dem Staate noch 29¼ Miles (47 km) Trambahnen, welche die City of Sydney mit den Vorstädten und diese unter sich verbinden und bis Ende 1887 im ganzen 1 023 635 £ gekostet hatten. In 1887 wurden damit 50 108 000 Personen befördert und 214 125 £ vereinnahmt und 201 468 £ für den Betrieb verausgabt. Der Ueberschuss von 12 657 £ verzinste die Anlage mit nur 1,76 pCt. Diese geringe Einnahme wird der sehr ungünstigen Witterung des Jahres zugeschrieben, aber die Einnahme des Jahres 1888 belief sich auch nur auf 219 640 £.

Die Eisenbahnwagen der Kolonie sollen in Zukunft elektrisch beleuchtet werden.

Ein schwerer Unfall ereignete sich am 21. Juni 1888 auf der Nordbahn. Auf einer stark abschüssigen Stelle der Bahn bei der Station Peat's Ferry gab die Bremse nach, der Zug jagte dahin und stürzte dann die Böschung herab. Es wurden

5 Personen getödtet und 73 mehr oder weniger verwundet und verletzt.

Am 16. Mai wurde der Atlas Engineering Company und der Firma Thomas Wearne in der Kolonie die Lieferung von 50 Lokomotiven zu 3 000 ℒ per Stück übertragen.

III. Südaustralien.

Die am 28. Dezember 1836 mit einem Flächeninhalte von 776 050 qkm gegründete Kolonie Südaustralien hat sich nach und nach zu ihrem jetzigen Umfange von 2 338 967 qkm erweitert. Sie erstreckt sich von der Südküste bis zur Nordküste und sollte ihrer Lage nach richtiger Centralaustralien heissen. Ihre Bevölkerung belief sich Ende Dezember 1888, ohne die Eingeborenen, auf 312 100 und war, infolge starker Auswanderung, gegen das Vorjahr nicht gestiegen. Die finanziellen Schwierigkeiten, mit welchen die Kolonie in den letzten Jahren zu kämpfen hatte, sind zwar nicht gehoben, haben sich aber doch wesentlich gebessert. Die Einnahmen im Finanzjahre 1887/88 in der Höhe von 2 354 743 ℒ liessen ein Plus von 92 515 ℒ übrig, welches zur Minderung der angehäuften Ausfälle von 1 135 021 ℒ verwendet wurde. Die öffentliche Schuld war am 31. Dezember 1888 auf 20 715 080 ℒ, d. i. 66 ℒ 8 sh. pro Kopf der Bevölkerung, gestiegen, zu deren jährlicher Verzinsung 857 000 ℒ erforderlich waren. Die Kolonie besitzt reiche Hilfsquellen (werthvolle Bergwerke), zu deren Förderung aber die Weiterführung der Eisenbahnen ins Innern unbedingt nöthig ist.

Die erste 11 km lange Pferdebahn der Kolonie wurde am 18. Mai 1854, die erste Lokomotivbahn am 1. April 1856 eröffnet. Am 30. Juni 1888 hatte die Kolonie 1 500 Miles (2 414 km) Eisenbahnen im Betrieb, gegen 1 420 Miles im Vorjahre. Im Bau befanden sich noch zwei Bahnlinien in der Länge von zusammen 324 Miles (522 km). Die eine bildet eine Verlängerung der von Port Augusta, an der Spitze des Spencer-Golfes, auslaufenden centralen Nordbahn um weitere 90 Miles (145 km) von Coward Springs, der jetzigen Kopfstation, bis Angle Pool, einem ständigen Wasserloche im Neales R. in 27° 16′ südl. Br. und 135° 40′ östlich von Gr. Bei der zweiten handelt es sich um den Bau einer 146 Miles (235 km) langen Bahn von Palmerston, an der Nordküste von Australien in 12° 27′ südl. Br. und 130° 50′ östlich von Gr., südsüdöstlich nach der neu gegründeten Stadt Playford am Pine Creek in 13° 48′ südl. Br. und 131° 51′ östlich von Gr., welche den Messrs. Millar Brothers für die Summe von 605 424 ℒ in Bau gegeben wurde. Der bis Oktober 1890 zu vollendende Bau ist schon so weit vorgeschritten, dass am 7. Dezember 1888 die ersten 124 Miles (200 km) von Palmerston bis zu dem neu angelegten Orte Burrundie, an der Biegung des Mc Kinley R., eröffnet werden konnten. Die Bauunternehmer hoffen bis August d. J. mit der ganzen Bahn fertig zu sein.

Die am 30. Juni 1888 im Betrieb befindlichen Bahnen in der Länge von 2 414 km hatten dem Staat 9 689 869 ℒ gekostet oder 6 459 ℒ pro Mile. Vereinnahmt wurden in den 12 Monaten von Juli 1887 bis dahin 1888 im ganzen 883 713 ℒ gegen 595 192 ℒ im Vorjahre. Dies erhebliche Plus von 288 521 ℒ fällt nicht weiter auf, wenn man bedenkt, dass die Bahnlinien sich in 1887/88 um 80 Miles (129 km) verlängerten und dass im Vorjahre 1886/87 erst gegen Ablauf desselben 208 Miles (335 km) eröffnet wurden, aus denen mithin das Eisenbahnkonto des Jahres wenig Nutzen ziehen konnte. Aus dem Personenverkehr flossen 307 369 ℒ, aus dem Vieh- und Gütertransport 576 344 ℒ. Die Betriebskosten erforderten die Summe von 432 273 ℒ oder 48,92 pCt. der Einnahme. Der Nettogewinn von 451 440 ℒ verzinste das obige Anlagekapital mit 4,66 pCt. Nach Deckung der Zinsen verblieb dem Staate ein Ueberschuss von 9 000 ℒ.

Der Bau neuer Bahnen wurde, aus finanziellen Gründen, im Jahre 1887/88 vom Parlamente nicht beschlossen. Es wird sich in der Folge hauptsächlich um den Ausbau der grossen Nordbahn handeln, auf welcher noch eine Lücke von ungefähr 1 125 Miles (1 811 km) auszufüllen ist. Am 5. September 1888 genehmigte denn auch das Parlament den Antrag, dass die Bahn vom vorerwähnten Pine Creek aus weiter südwärts bis zum Katherine R. (14° 30′ südl. Br. und 132° 25′ östlich von Gr.), einer Länge von ungefähr 105 Miles (169 km), fortgesetzt werde, und die Regierung hat die nöthige Vermessung bereits ausführen lassen. Auch von Angle Pool aus nordwärts bis zu einem Punkte, welcher 25 Miles (40 km) nördlich von den Mac Donnell Ranges liegt, ist eine Vermessung vorgenommen, und soll, wie verlautet, von dort aus bis zum Katherine R. in nächster Zeit das Terrain gleichfalls für eine Eisenbahnlinie erforscht werden. Ebenso beschloss das Parlament am 21. November 1888 den Bau einer Bahn von Port Germain, einem kleinen Hafenorte in 33° 9′ südl. Br. und 138° 1′ östlich von Gr. an der Nordostküste des Spencer-Golfs, bis zum nächsten Punkte der von Port Pirie in 33° 10′ südl. Br. und 138° 1′ östlich von Gr. nach dem Orte Gladstone laufenden Bahn und beorderte die Vermessung.

Ein sehr starker Verkehr hat sich auf der Bahn von Petersburgh, einer Station auf der von Adelaide auslaufenden Nordbahn in 52° 57′ südl. Br. und 138° 46′ östlich von Gr., nach den reichen Silberbergwerken in Silverton, auf der Grenze der Kolonie Neu-Süd-Wales, herangebildet.

Seit Juli 1888 werden auch in Südaustralien, wie dies in den übrigen Australischen Kolonien schon seit lange der Fall ist, nur Billets I. und II. Klasse ausgegeben. Die ersteren sind weiss, die letzteren blau. Retourbillets auf Entfernungen bis 50 Miles (80 km) haben jetzt auf sieben Tage, und auf weitere Entfernungen auf einen Monat Gültigkeit. Auf den meisten Zügen werden die Eisenbahnwagen elektrisch beleuchtet. Die Beleuchtung hat eine Stärke von 16 Stearinlichtern, die Flamme kostet pro Stunde 3 Farthings (6,36 ₰).

Die Regierung schloss am 12. Februar 1888 mit der Maschinenfabrik der Messrs. James Martin and Co. in Gawlertown, einem 40 km östlich von Adelaide gelegenen Städtchen mit 1 850 Seelen, einen Vertrag auf Lieferung von 52 Lokomotiven zum Preise von 167 700 ℒ ab. Da dieser Preis um 25 pCt. höher ist, als der von der Englischen Firma Beyer and Peacock in Birmingham geforderte, so bedeutet dieser Abschluss für die Staatskasse einen Verlust von 31 700 ℒ.

Eine Anlieferung von 5 530 Stahlschienen und 195 t Fishplates wurde mit den Messrs. M' Lean Brothers and Rigg in London für die Summe von 30 645 ℒ abgeschlossen. Das niedrigste Angebot war das der Belgischen Firma John Cockerill mit 30 121 ℒ. Allein der damalige Oberingenieur der Kolonie für Eisenbahnwesen erklärte, dass die Belgischen Stahlschienen, ebenso wie die Deutschen, der nöthigen Härte und Dauerhaftigkeit ermangelten, — ein sicher unbegründeter Tadel.

IV. Queensland.

Queensland datirt seine Selbständigkeit als freie Kolonie vom 10. Dezember 1859. Bis dahin bildete es eine Provinz der Kolonie Neu-Süd-Wales, bestimmt zur Aufnahme der schlimmsten Sorte von Verbrechern aus den Gefängnissen Englands. Sie umfasst ein Areal von 1 730 032 qkm und zählte Ende 1887, ohne die auf 20 585 geschätzten Eingeborenen, 366 940 Einwohner. Zum männlichen Geschlechte gehörten 214 531, zum weiblichen 152 409. Die Einnahmen im Finanzjahre 1887/88 beliefen sich auf 3 177 518 ℒ (+ 369 820 ℒ gegen das Vorjahr) und die Ausgaben auf 3 368 883 ℒ (+ 105 299 ℒ). Das Defizit im Budget betrug 602 000 ℒ und hatte sich Ende 1888 auf 275 000 ℒ vermindert.

Die öffentliche Schuld war Ende 1888 auf die für eine Bevölkerung von rund 390 000 Seelen allerdings bedenkliche Höhe von 26 820 850 ℒ oder 68½ ℒ pro Kopf gestiegen, zu deren jährlicher Verzinsung 1 059 063 ℒ oder ein Drittel der gesammten Einkünfte erforderlich war. Die Kolonie hat aber so reiche Hilfsquellen und schreitet in ihrer Entwickelung so rasch vorwärts, dass ihr sicherlich eine grosse Zukunft bevorsteht.

Die erste Bahn der Kolonie in der Länge von 21 Miles (34 km) wurde am 31. Juli 1865 von Brisbane aus auf der Westbahn eröffnet. In 1870 waren 206 Miles (322 km), in 1875 263 Miles (423 km), in 1880 632 Miles (1 017 km) und in 1885 1 490 Miles (2 398 km) im Betrieb.

Die bis Ende 1887 eröffneten Bahnen hatten eine Länge von 1 765 Miles (2 837 km) gegen 1 550 Miles (2 495 km) im Vorjahre, im Laufe des Jahres kamen 211 Miles (340 km) in Betrieb. Im Bau befanden sich noch 505 Miles (813 km). Am 15. November 1888 waren 1 895 Miles (3 050 km) in Verkehr gesetzt, 208 Miles (335 km) befanden sich in Bau, 38 Miles (63 km) sollten in Submission gegeben werden und zu 197 Miles (317 km) war der Bau genehmigt worden. — Das Parlament hatte bis dahin überhaupt 17 059 652 ℒ für Eisenbahnzwecke bewilligt. Davon waren bis Ende 1887 auf die eröffneten Bahnen 11 320 384 ℒ und auf die noch im Bau befindlichen 1 162 192 ℒ verausgabt worden, macht zusammen 12 482 576 ℒ. Sämmtliche Bahnen der Kolonie gehören dem Staate und haben die schmale Spurweite von 3′ 6″ (1,06 m). Die Bahnen lieferten in 1887 eine Einnahme von 778 306 (+ 85 217) ℒ. Es wurden 1 546 589 (— 33 069) Personen zu 274 165 (— 21 548) ℒ und 644 443 (+ 32 913) t Güter zu 504 141 (+ 63 669) ℒ befördert, 2 785 761 Miles (4 483 182 km) zurückgelegt und pro Mile (1 609 m) 6 sh. 7,05 d. vereinnahmt und 3 sh. 10,07 d. (68,7 pCt. der Einnahme) verausgabt. Die Betriebskosten summirten auf 534 772 (+ 57 806) ℒ. Der Reingewinn von 243 534 ℒ (+ 27 411 ℒ gegen das Vorjahr) verzinste das auf die eröffneten Bahnen verwendete Baukapital von 11 320 384 ℒ mit 2,131 pCt. gegen 2,128 pCt. in 1886. Der Staat hatte zur vollen Verzinsung noch einen Zuschuss von 281 273 ℒ zu leisten. Das Betriebsmaterial bestand in 200 (+ 11) Lokomotiven, 303 (+ 24) Personen- und 2 832 Güterwagen.

Die Eisenbahnen der Kolonie zerfallen in folgende Betriebsgebiete:

1. Die von der City of Brisbane auslaufende westliche und die davon auf der Station Gowrie Junction, 108 Miles (174 km)

westlich von Brisbane, abzweigende südliche Bahn, 751 Miles (1 208 km). Die Westbahn ist bis Charleville im Betrieb, 483 Miles (777 km). Der Ort liegt in einem Weidedistrikte in 26 ° 25 ' südl. Br. und 146 ° 13 ' östlich von Gr. am Warrego R. und zählt 480 Einwohner. Die Südbahn läuft bis Wallangara an der südlichen Grenze der Kolonie und schliesst hier an die Nordbahn der Kolonie Neu-Süd-Wales an.

2. Das Wide Bay and Burnett Bahnnetz, 198 Miles (319 km). Es umfasst die von den beiden Hafenplätzen Maryborough, in 25 ° 35 ' südl. Br. und 152 ° 43 ' östlich von Gr. und mit 9 281 Seelen, südwärts, und Bundaberg, in 24 ° 53 ' südl. Br. und 152 ° 21 ' östlich von Gr., nach Südwest laufenden Bahnen, in der Länge von resp. 132 (212½ km) und 66 (106 km) Miles.

3. Das Centralnetz mit seinen Zweigbahnen. Es ist dies die von dem Hafenorte Rockhampton, der Hauptstadt des nördlichen Queensland in 23 ° 24 ' südl. Br. und 150 ° 30 ' östlich von Gr. und mit 10 800 Einwohnern, nach Westen laufende Bahn, 463 Miles (745 km). Sie ist jetzt bis Barcaldine, einem kleinen, in einem Weidedistrikte in 23 ° 33 ' südl. Br. und 145 ° 17 ' östlich von Gr. gelegenen Orte, im Betrieb.

4. Das nördliche Bahngebiet, 353 Miles (568 km). Es umfasst die folgenden 4 Bahnlinien:

die von der Hafenstadt Mackay, in 21 ° 10 ' südl. Br. 149 ° 13 ' östlich von Gr. in einem vorzüglichen Zuckerdistrikte und mit 4 106 Seelen, nach Südwest laufende Bahn, 31 Miles (50 km),

die von der wichtigen Hafenstadt Townsville, in 19 ° 10 ' südl. Br. und 146 ° 58 ' östlich von Gr. und mit 11 486 Seelen, nach Süden und Südwest laufende Bahn, 263 Miles (423 km),

die von der Hafenstadt Cairns, in 16 ° 55 ' südl. Br. und 145 ° 44 ' östlich von Gr. in einem ausgezeichneten Zuckerdistrikte und mit 1 500 Einwohnern, nach Südwest laufende Bahn, 8 Miles (13 km),

die von der Hafenstadt Cooktown, in 15 ° 27 ' südl. Br. und 145 ° 25 ' östlich von Gr. und mit 3 000 Einwohnern, nach Westen laufende Bahn, 51 Miles (82 km), welche nach den südwestlich gelegenen Palmer-Goldfeldern, in der Gesammtlänge von 122 Miles (196 km), weiter gebaut wird.

Auch im Jahre 1888 (in 1887 waren es 75 Miles oder 121 km) wurde wieder mit dem Bau einer Anzahl Bahnen, meistens Verlängerungen der alten, begonnen, und ebenso genehmigte das Parlament den Bau von weiteren neuen Bahnen.

Am 24. Januar 1889 wurde die 29¼ Miles (47 km) lange Bahn von Beenleigh südwärts nach Southporth eröffnet. Beenleigh, in 27 ° 49 ' südl. Br. und 153 ° 15 ' östlich von Gr. und durch Eisenbahn mit Brisbane verbunden, liegt in einem Zuckerdistrikte und zählt 600 Einwohner. Southport, an der Meeresküste in 27 ° 57 ' südl. Br. und 153 ° 28 ' östl. von Gr. und mit 785 Seelen, ist ein besuchter Badeort.

Für die Eisenbahnfahrt von der City of Brisbane über Sydney nach Melbourne, 1 299 Miles (2 090 km), werden jetzt auf 3 Monate gültige Retourbillets ausgegeben und zwar für I. Klasse zu 10 £ und für II. Klasse zu 6 £ 17 sh. 6 d. Eine dritte Fahrklasse existirt auf den Australischen Bahnen nicht.

Der Tarif für den Transport von Ackerbauerzeugnissen wurde auf folgende Sätze reduzirt. Von Brisbane aus gerechnet soll bis zur Entfernung von 50 Miles (80½ km) die Tonne pro Mile (1 609 m) mit 3½ d., bis zur Entfernung von 100 Miles (161 km) mit 1 d., bis zur Entfernung von 200 Miles (322 km) mit ½ d. und darüber hinaus mit ¼ d. berechnet werden. Ein Englischer Penny (d.) ist bekanntlich 8,34 ₰.

Sämmtliche Eisenbahnen der Kolonie gehören dem Staate. Nur die 8½ Miles (13½ km) langen Pferdetrambahnen in Brisbane sind Eigenthum der Metropolitan Tramway and Investment Company. Die Einnahme aus denselben in 1887 stellte sich auf 43 016 £, die Ausgaben auf 48 867 £; für den Betrieb dienten 41 Wagen und 420 Pferde. Das Jahr 1888 lieferte ein etwas günstigeres Resultat.

(Fortsetzung folgt.)

Das Personenporto auf den Eisenbahnen.

Einem Vortrage, welchen Herr Geheimer Regierungsrath Professor Launhardt in dem Architekten- und Ingenieurverein zu Hannover über das vorstehend genannte Thema gehalten hat, entnehmen wir nach der „Deutschen Bauzeitung“ die folgenden Angaben:

Vorschläge zur Einführung eines einheitlichen, von der Entfernung unabhängigen Satzes für das Personenfahrgeld sind schon verschiedentlich, und zwar in Deutschland zuerst vor etwa 15 Jahren von Perrot gemacht, ohne dass sie sich eines besonderen Anklanges erfreut hätten. Neuerdings sind dieselben abermals durch die Ansichten und Forderungen in die Oeffentlichkeit getreten, welche Dr. Eduard Engel in seinem Buche „Eisenbahnreform“ niedergelegt hat.

In den einleitenden Abschnitten dieses Buches weist der Verfasser zunächst auf die grosse Verschiedenheit hin, die in betreff der Einrichtungen des Personenverkehrs immer noch auf den Deutschen Bahnen herrscht, und knüpft hieran die Forderung eines einheitlichen Kilometersatzes für alle Bahnen Deutschlands. Man kann dieser Forderung eine gewisse Billigung nicht versagen, und Reisende sowohl wie Beamte würden die Einführung einheitlicher Sätze mit Freuden begrüssen.

Des Weiteren tadelt der Verfasser dann die unzweckmässige Einrichtung vieler Bahnhöfe und verlangt die weitgehendste Vereinheitlichung in der Einrichtung der Empfangsgebäude, vor allem der am meisten von den Reisenden benutzten Räumlichkeiten, ferner in der Lage und Anordnung der Perrons, Kenntlichmachung der Halteplätze der Züge usw. Die Empfangsgebäude sollen ferner ohne jeglichen architektonischen Schmuck aufgeführt und nur nach den Anforderungen des Bedürfnisses eingerichtet werden, da sie doch „im Durchschnitte alle 20 Jahre umgebaut werden“ müssen. — Diesen Forderungen ist entgegenzuhalten, dass eine Vereinheitlichung der Bahnhofsanlagen gewiss wünschenswerth ist, dass aber, wie jeder Fachmann weiss, diesem Streben dadurch eine Grenze gesetzt ist, dass die Ausbildung dieser Anlagen sich vor allem nach der Grösse und der Bedeutung des durch sie zu bewältigenden Verkehrs richtet, dass also stets ein grosser Unterschied z. B. zwischen den Bahnhöfen in Berlin und irgend einer kleinen Haltestelle sein wird, dass aber die Staatsbahnverwaltung auf Bahnhöfen von gleicher Bedeutung auch immer mehr und mehr eine gewisse Uebereinstimmung in den Anlagen zu schaffen sucht. Die Forderung, die Empfangsgebäude des architektonischen Schmuckes zu entkleiden, muss aber mit Rücksicht darauf, als nicht erfüllbar zurückgewiesen werden, dass diese Gebäude gerade diejenigen öffentlichen Bauten sind, welche von allen Schichten der Bevölkerung am meisten benutzt werden, dass man sie also mit demselben Rechte mit einem gewissen Schmucke versehen kann, mit dem man dieses bei den Theatern thut, für die ja auch nur eine durchschnittliche Dauer von 30 Jahren nachgewiesen ist. Ausserdem ist anzunehmen, dass die jetzt aufgeführten Gebäude sich einer längeren Dauer als ihre Vorgänger erfreuen werden, die zum Theil noch aus den ersten Jahren des Eisenbahnverkehrs stammten und deshalb — immerhin erst nach etwa 40 Jahren — ungenügend geworden waren, zum Theil aber nach und wegen der Verstaatlichung der Eisenbahnen anders gestaltet — z. B. durch Vereinigung der Bahnhöfe mehrerer Linien zu einem einzigen Bahnhofe — werden mussten.

Den Haupttheil des Engel'schen Buches bildet ein heftiger Angriff gegen die zur Zeit gültigen Personentarife, zu dessen Begründung Behauptungen, wie die folgenden, vorgeführt werden.

„An die grossartigste Erfindung dieses Jahrhunderts hat sich von Anbeginn das Bleigewicht menschlicher Dummheit in der Gestalt prohibitiver Tarife gehängt und hat so den Segen der Erfindung nahezu aufgehoben.“ Ferner: „Es gibt in Deutschland schwerlich ein anderes Industrieunternehmen, welches so klägliche Ertragsergebnisse zu Tage fördert, wie die Eisenbahnen“.

Diese Personentarife sollen nämlich nach Herrn Dr. Engel zu hoch bemessen sein, weil zunächst vom Jahre 1844 bis 1879 die kilometrische Frequenz der Reisenden trotz der Vermehrung der Bevölkerung und der Vermehrung der Eisenbahnen kaum zugenommen hat, weil ferner immer mehr Reisende aus der I. und II. Klasse in die III. und IV. Klasse übergehen, und weil endlich viele Reisen nur deshalb nicht gemacht werden, weil das Fahrgeld zu hoch bemessen ist.

Hierzu ist zu bemerken, dass zunächst das Jahr 1879 die Zeit des tiefsten wirthschaftlichen Rückganges und deshalb wohl nicht bei einem solchen Vergleiche anzuführen ist, dass ferner nicht trotz, sondern gerade wegen der Verdichtung des Eisenbahnnetzes durch Erbauung von Lokalbahnen, Sekundärbahnen und sonstigen Bahnen in verkehrsärmeren Gegenden die kilometrische Frequenz sich im allgemeinen nicht gehoben hat, dass aber Herr Engel, wenn er bestimmte Bahnlinien verglichen hätte, bei ihnen eine stetige Zunahme der kilometrischen Frequenz gefunden haben würde. Die Verschiebung in der Vertheilung der Reisenden auf die einzelnen Wagenklassen ist darauf zurückzuführen, dass durch die erst später erfolgte Einrichtung der IV. Klasse in allen oberen Klassen ein Abfluss nach unten hin bewirkt ist, dass ferner die unteren Klassen in den letzten Jahren mit immer mehr Bequemlichkeiten versehen sind, dass auch erst seit wenigen Jahren die Schnellzüge die III. Klasse führen, dass endlich die meisten Nebenbahnen nicht einmal die I. Klasse haben.

Man könnte deshalb höchstens den Schluss ziehen, dass das Fahrgeld für die oberen Klassen zu hoch bemessen ist. Herr Engel sagt aber, dass alle Klassen zu theuer sind, und will deshalb überall das Fahrgeld herabsetzen. Thut man

dieses, so kann ein Ausfall in den Betriebseinnahmen der Eisenbahnen doch nur dadurch verhindert werden, dass die Reiselust nun in solchem Maasse gesteigert wird, dass die grössere Menge der zurückgelegten Personenkilometer den ganzen Betriebsüberschuss trotz des verringerten Gewinnes an dem einzelnen Kilometer auf der früheren Höhe erhält: ob das aber der Fall sein wird, kann nur durch einen Versuch im grossen nachgewiesen werden, für den gewiss niemand die Verantwortung tragen mögen wird.

Es lässt sich freilich auch noch sagen, dass der gemeinwirthschaftliche Nutzen der Eisenbahnen am grössten wird, wenn die Beförderung zu den Betriebsselbstkosten geschieht, wenn also dabei auf eine Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals verzichtet wird: dann müsste aber offenbar der Staat die Mittel zu dem letzteren Zwecke durch eine anderweitige und weniger drückende Besteuerung herbeischaffen. Wie das aber geschehen soll, dürfte schwer nachzuweisen sein.

Herr Dr. Engel überlegt aber nicht in dieser Weise, sondern sagt: Der Werth einer Reise nimmt nicht mit der Länge der Reise zu, folglich muss der Preis einer Reise auch unabhängig von ihrer Länge sein. Der Einwand der erhöhten Selbstkosten wird dann damit zurückgewiesen, dass deren Ermittelung zu schwierig ist, und es wird die Einführung eines Einheitssatzes im Personenfahrgelde, wie er sich beim Briefporto so gut bewährt hat, als eine segensreiche und rettende That gepriesen. Ganz kann freilich sich auch Herr Engel nicht von dem „unsinnigen Entfernungstarif" losmachen; vielmehr bildet er vier Zonen — nämlich bis zu 10 km, 10 bis 25 km, 25 bis 50 km und über 50 km —, setzt die Preise für die III. Klasse zu bezw. 10, 25, 50 und 100 ₰, für die II. Klasse doppelt so hoch, für die I. Klasse sechsmal so hoch, lässt die IV. Klasse als „menschenunwürdig" fortfallen und nimmt für den Lokalverkehr bis zu 25 km nur II. und III. Klasse an. — Das ist der Vorschlag zur Einführung des Personenportos!

In einer nachfolgenden Rechnung führt Herr Engel dann aus, dass bei Anwendung dieser Sätze und Zonen im Jahre 1887 keine Mindereinnahme erzielt sein würde. Diese Rechnung ist aber leider mit einem Fehler behaftet, nach dessen Verbesserung sich eine Einnahmeverminderung von 95 Millionen Mark ergibt!

Herr Engel rechnet nämlich (s. S. 175 des Buches), dass von den vorhandenen 276 Millionen Reisenden 54¼ Millionen Reisende bis 10 km weit fahren, also durchschnittlich 5 km, also im ganzen 276¼ Millionen Personenkilometer, 100 Millionen Reisende von 10 bis 25 km, also durchschnittlich 17½ km, also im ganzen 1750 Millionen Personenkilometer; 51¾ Millionen Reisende 25 bis 50 km, also durchschnittlich 37½ km, also im ganzen 1940⅝ Millionen Personenkilometer. Dann verbleiben für den Fernverkehr 69 Millionen Reisende, von welchen (nach S. 174 des Buches) etwa 40 Millionen 50 bis 100 km weit fahren, also durchschnittlich 75 km, also im ganzen 3000 Millionen Personenkilometer. Es bleiben nun also noch 29 Millionen Reisende übrig, welche, wenn man für sie je 150 km rechnet, 4350 Millionen Personenkilometer ergeben, so dass damit der nach der Engel'schen Vertheilung ermittelte Gesammtweg aller Reisenden 11317 Millionen Personenkilometer beträgt.

In Wirklichkeit haben die 276 Millionen Reisenden aber nur 7730 Millionen Personenkilometer zurückgelegt.

Der Grund für dieses falsche Rechnungsergebniss liegt nun darin, dass, wie jeder Fachmann ohne weiteres erkennt, die Zahl der Reisenden des Fernverkehrs (40 + 29 = 69 Millionen) um das Drei- oder Vierfache, vielleicht gar um das Fünffache zu hoch angenommen ist.

Rechnet man aber nur mit einem Drittel von 69 Millionen und setzt für die übrig bleibenden 46 Millionen eine mittlere Reiselänge von je 25 km, die dem Mittel aus den ersten drei Engel'schen Zonen entspricht, so bleibt für die 23 Millionen ein Gesammtweg = 7730 — (276¼ + 1750 + 1940⅝ + 1150) = 2613 Millionen Personenkilometer, also für jeden Reisenden ein Durchschnitt = 114 km. Offenbar ist diese Zahl zu klein, die Zahl der Fernverkehrreisenden ist also noch geringer; aber auch so schon ergibt sich, dass die aus dem Fernverkehr gestrichenen 46 Millionen Reisenden, da nach den Engel'schen Sätzen für die verschiedenen Wagenklassen bis zu 50 km durchschnittlich 43 ₰, über 50 km aber 250 ₰ erhoben werden, eine Mindereinnahme von 46 (250—43) = rund 95¼ Millionen Mark verursachen!

Wenn Herr Engel aber nach Nachweisung dieses Fehlers behaupten wollte, dass der Verkehr infolge der herabgesetzten Preise sich so heben wird, dass die Einnahmen sich sicher auf derselben Höhe wie jetzt halten werden, dass man ferner die Betriebskosten durch bessere Ausnutzung der Plätze wird vermindern können, so muss freilich zugestanden werden, dass jetzt durchschnittlich nur ein Viertel der Plätze benutzt wird, es ist aber zu bedenken, dass bei einer stärkeren Platzausnutzung viele den Reisenden lieb gewordene Bequemlichkeiten, z. B. Koupees für Frauen, für Nichtraucher, fallen werden, dass man zu Zeiten auf Haltestellen keine Reisenden mehr wird aufnehmen können, weil alle Plätze besetzt sind, kurz, dass man bald wieder zur schwächeren Besetzung zurückkehren wird.

Ferner sprechen dann auch noch die vermehrten Betriebskosten, um die sich Herr Engel freilich nicht weiter kümmert, ein gewichtiges Wort. Auf den Preussischen Staatsbahnen kostet 1 Personenkm (nach den Ermittelungen des Herrn Vortragenden) unter Ausschluss der Verzinsung des Anlagekapitals und aller Bahnhofskosten durchschnittlich 1,2 ₰; es ist also leicht ersichtlich, dass die Verwaltung zusetzen muss, wenn sie einen Reisenden in der III. Klasse für 10 ₰ nach jedem beliebigen Orte Deutschlands befördern will. Herr Engel will ferner alle Züge mit der grössten technisch möglichen Geschwindigkeit fahren lassen, weil ja die Mehrausgabe an Kohlen sich hier durch die Minderausgabe für Zugpersonal und für die Verzinsung des rollenden Materials reichlich deckt.

Hier muss aber sogleich beachtet werden, dass eine mit der Schnellzugsgeschwindigkeit von 75 km fahrende Lokomotive kaum den dritten Theil der Personenwagen wie eine mit Personenzugsgeschwindigkeit von 40 km fahrende Lokomotive ziehen kann. Man hat also bei Annahme von Schnellzügen mehr als die dreifache Anzahl von Zügen nöthig und erhält somit eine entsprechende Erhöhung der Selbstkosten.

Es ist demnach der Vorschlag des „Personenportos" als undurchführbar zurückzuweisen.*)

An der an den Vortrag sich anknüpfenden Besprechung betheiligen sich die Herren Professor Frank, Keck und Herr Oberregierungsrath Thomé, die sich sämmtlich gegen die Forderung des Personenportos aussprechen.

Wir fügen hier noch hinzu, dass auch in dem Architekten- und Ingenieurverein zu Hamburg unlängst ein ausführlicher Bericht über die „Eisenbahnreform" von Dr. Engel erstattet ist, in welchem der Herr Vortragende bezüglich der von Engel aufgestellten Rentabilitätsberechnung für den von ihm vorgeschlagenen Personentarif zu denselben Ergebnissen wie Herr Professor Launhardt gelangt ist, dass eine Mindereinnahme von rund 100 Millionen Mark sich nach Berichtigung des erwähnten Rechenfehlers ergebe. Von anderer Seite wurde weiterhin eine ganze Reihe von Behauptungen der Engel'schen Schrift über die Ausnutzung der Betriebsmittel, den Einfluss gesteigerter Fahrgeschwindigkeit, den Vergleich mit dem Posttarif u. a. widerlegt und die ganze Idee von Einheitspreisen für verschiedene Transportleistungen für verfehlt bezeichnet.

---

*) Zur Unterstützung seiner Ausführungen gab Herr Launhardt noch eine weitere Kritik der Engel'schen Vorschläge in Form einer launigen Parodie — Vorschläge zur Reform des Gasthofbetriebs. Dieselbe möge zur Erheiterung der Leser nachstehend im Wortlaut mitgetheilt werden:

„An die so segensreiche Einrichtung der Gasthöfe hat sich von Anbeginn das Bleigewicht menschlicher Dummheit in der Gestalt prohibitiver Wirthshausrechnungen gehängt.

Die Gasthöfe sind zu theuer; das erkennt man aus der grossen Zahl der Reisenden, welche aus den Gasthöfen ersten Ranges in Wirthshäuser dritter und vierter Klasse gedrängt werden, von welchen die letzteren als ‚menschenunwürdig' überhaupt ganz abgeschafft werden sollten.

Die Gasthöfe sind zu theuer; dass erkennt man, wenn man beachtet, wie viel Betten in denselben durchschnittlich leer, wie viel Plätze an der Tafel durchschnittlich unbesetzt bleiben.

Die Gasthöfe sind zu theuer; denn wie viele Personen, welche gern in denselben einkehren möchten, bleiben aus denselben zurück, lediglich weil sie die Kosten nicht erschwingen können.

Das kommt von dem unsinnigen Grundsatze her, die Höhe der Wirthshausrechnungen nach der Zahl der Uebernachtungen und Mahlzeiten zu bestimmen. Wächst denn die Annehmlichkeit des Aufenthalts in einem Gasthofe mit der Zeitdauer?

Man muss also einen Einheitstarif einführen, etwa nach dem Range der Gasthöfe in drei Stufen, gegen dessen Zahlung jeder Reisende so kurz oder so lange in einem Gasthofe wohnen oder speisen kann, als er in der betreffenden Stadt sich aufzuhalten hat.

Sollten die Wirthe, welche als Fachmänner übrigens über die Sache nicht unbefangen urtheilen können, hiergegen einwenden wollen, dass die Selbstkosten des Gasthofbetriebes doch mit der Zahl der Uebernachtungen oder der Mahlzeiten wachsen, so müsste man sie darauf aufmerksam machen, dass diese Selbstkosten niemand berechnen kann, und dass sie deshalb überhaupt nicht in Betracht kommen können. Wer will denn berechnen, welches die Kosten eines Mittagessens im Hotel für eine Person sind?

Wir möchten alle, welche sich für diesen Gedanken interessiren, bitten, an ihrem Wohnorte Gasthofreformvereine zu bilden, um dadurch diese wichtige Neuerung durchführen zu helfen."

Bücherschau.

Oberschlesien, sein Land und seine Industrie. Festschrift für die XXIX. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure zu Breslau. Im Auftrage des Oberschlesischen Bezirksvereins Deutscher Ingenieure bearbeitet von Dr. Bernhard Kosmann, Königlicher Bergmeister a. D. und Privatdozent an der Universität Breslau. Nebst einer geognostischen und einer Verkehrskarte, bearbeitet von dem konzessionirten Markscheider Küntzel in Charlottenhof. Im Selbstverlage des Oberschlesischen Bezirksvereins Deutscher Ingenieure zu Kattowitz. Gleiwitz, Druck von M. Krimmer's lithographischem Institut 1888.

Oberschlesien ist ein für die Eisenbahnkreise in vielfacher Beziehung besonders interessantes Land. Sein Kohlenreichthum ist für ein weitschichtiges Eisenbahnnetz eine Lebensfrage nicht nur im eigentlichsten, sondern auch im weiteren Sinne des Wortes, in ersterer Beziehung wegen der Versorgung der Lokomotiven mit Brennmaterial, in letzterer Beziehung wegen des durch den Kohlenhandel bedingten Verkehrs, welcher zeitweise in die Leistungsfähigkeit der nächstbetheiligten Bahnen ungewöhnlich hohe und eigenartige Anforderungen stellt. Ausser dem Kohlenreichthum finden sich in Oberschlesien aber auch noch sonstige mineralische Schätze — Eisenerze, Zinkerze, Bleierze, Vitriolerze usw. —, und im Zusammenhange hiermit steht eine Fülle hüttenmännischer und industrieller Unternehmungen, welche neben der Landwirthschaft usw. zahlreiche Kräfte beschäftigen. Derartige Vorbedingungen für ein hochgesteigertes Verkehrsleben gewähren die mannigfaltigste Anregung zum Studium je nach dem Standpunkte, von welchem aus die Dinge betrachtet werden, und je nach dem Zwecke, welchem die Betrachtungen dienen sollen. Wir lenken die Aufmerksamkeit unserer Leser daher gern auf das vorstehend genannte Werk, welches unter dem bescheidenen Titel einer „Festschrift" die angedeuteten Verhältnisse Oberschlesiens eingehend beleuchtet und zweifellos einen bleibenderen Werth beanspruchen darf, als derartige Gelegenheitsschriften im allgemeinen zu erwarten haben.

Mit warmem Interesse zur Sache hat sich der Herr Verfasser in alle Einzelheiten, welche im Zusammenhange mit seiner Aufgabe stehen, vertieft. In zwei Hauptabschnitten gliedern sich die allgemeineren Betrachtungen und die besonderen Erörterungen über die Erzeugnisse der Bergwerks- und Hüttenindustrie; erstere umfassen u. a. die geographischen, klimatischen und atmosphärischen Verhältnisse, die Bevölkerung und deren soziale Verhältnisse, die Grundbesitz- und Kulturverhältnisse, die Verkehrsstrassen, die Wohlfahrtseinrichtungen usw.

Zur Beurtheilung der Entwickelung, welche die Oberschlesische Industrie neuerdings gewonnen hat, mag bemerkt werden, dass in der Zeit von 1868 bis 1887 die Produktion in nahezu sämmtlichen Betriebszweigen, wenngleich in wechselnden Verhältnissen zwischen Menge und Geldwerth, auf das Doppelte, für einige Produkte sogar auf das Dreifache gestiegen ist. Im Durchschnitt dürfte die Oberschlesische Bergwerks- und Hüttenproduktion in den letzten zwanzig Jahren sich um das zweieinhalbfache in Menge und Werth vermehrt haben, während die Anzahl der Arbeiter nur um etwas mehr als die Hälfte gewachsen ist. Im Jahre 1887 betrug das Ergebniss der Produktion der gesammten Bergwerks- und Hüttenthätigkeit (Bergbau, Eisenhüttenbetrieb, Metallhüttenbetrieb und Nebenbetriebe) 16 235 345 t; der Geldwerth derselben 165 157 291 *M.*; der Absatz 13 849 584 t; die Zahl der beschäftigten (männlichen, jugendlichen und weiblichen) Arbeiter 80 034.

Bei der ungünstigen geographischen Lage Oberschlesiens zwischen zwei Nachbarstaaten, welche zum Schutze der eigenen Industrie für manche Einfuhrartikel hohe Eingangszölle erheben, ist die Oberschlesische Industrie darauf angewiesen, insbesondere die inländischen Märkte für ihre Erzeugnisse aufzusuchen und demgemäss bestrebt, für dieselben in westlicher und nördlicher Richtung immer weitere Absatzgebiete zu gewinnen. Die Ermöglichung dieser Steigerung des Verbrauches der Oberschlesischen Artikel muss durch die Leistungen der Eisenbahnen in sehr wesentlichem Umfange unterstützt werden, und mit Genugthuung hebt der Herr Verfasser in dieser Hinsicht hervor, dass die Preussische Staatsbahnverwaltung es sich habe angelegen sein lassen, auf die Erfüllung mancher Wünsche der betheiligten Interessenten, gegen welche die früheren Privatbahnverwaltungen sich spröde verhalten haben, hinzuwirken. Mit Rücksicht auf entgegengesetzte Ansichten, welche infolge von Unkenntniss der Thatsachen sich wohl bisweilen bemerkbar gemacht haben, sei folgende Bemerkung des Herrn Verfassers wörtlich angeführt: „Aus der bisherigen Geschichte der tarifarischen Behandlung der Eisenbahnfrachten ist allerdings mitzutheilen, dass im vorigen Jahrzehnte, als die Oberschlesischen Eisenbahnen noch im Besitze von Privatgesellschaften waren, die Oberschlesische Industrie durch die von den Eisenbahnverwaltungen befolgte Tarifpolitik in ihrer Entwickelung nicht gefördert worden ist und dass es energischer Anstrengungen seitens des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins bedurft hat, um u. a. an der Beseitigung der drückenden hohen Frachtzuschläge mitzuhelfen und stetig für die Herbeiführung von Tarifermässigungen und die Aufhebung tarifarischer Benachtheiligungen zu kämpfen; gerade die ablehnende Haltung der Eisenbahnen gegenüber den von dem Minister der öffentlichen Arbeiten gewünschten Tarifermässigungen hat zu der Verstaatlichung erst der Rechten Oder-Ufer- und dann der Oberschlesischen Eisenbahn geführt, welche mit dem Jahre 1884 verwirklicht worden ist." Dass die von den Industriellen Oberschlesiens an die Adresse der Eisenbahnverwaltung gerichteten Wünsche mit dem bisher Erreichten ihren Abschluss noch nicht gefunden haben, mag übrigens nicht unerwähnt bleiben.

Das anregende Buch kann denjenigen, welche sich über die Industrieverhältnisse Oberschlesiens einen raschen und sicheren Ueberblick verschaffen wollen, dringend empfohlen werden. Dasselbe ist durch den Vorsitzenden des Bezirksvereins Deutscher Ingenieure, Herrn Maschineninspektor Donders in Kattowitz O/S. für den Preis von 6 *M.* zu beziehen. K—e.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Stempelung des Betriebsüberlassungsvertrages. Ein als Pachtvertrag zu verstempelnder Betriebsüberlassungsvertrag liegt nicht vor, wenn die Verwaltung in den Händen der Eisenbahn verbleibt und dem betreffenden Eisenbahnbaugeschäft nur gewisse obligatorische Rechte und ein Einfluss auf die Verwaltung eingeräumt wird.** Aus den Entscheidungsgründen: „Das Komitee hatte vorbehaltlich der Genehmigung der Eisenbahngesellschaft dem Eisenbahnbaugeschäft R. & M. den Betrieb der Eisenbahn Paulinenaue-Neuruppin gegen die Verpflichtung übertragen, die Kosten der Verwaltung der Gesellschaft, des Aufsichtsrathes, Zuschusses zum Erneuerungsfonds und des Beitrags zum Reservefonds zu tragen, auch eine Rente an die Gesellschaft zu zahlen, welche von 3 bis 4 pCt. des Grundkapitals stieg, den Ueberschuss erhielt das Baugeschäft. Das wäre ein Pachtvertrag gewesen, welcher aber von der Gesellschaft nicht genehmigt war; vielmehr übernahm diese selbst die Verwaltung für Rechnung des Eisenbahnbaugeschäfts mit demselben wirthschaftlichen Ziele; der Betriebsinspektor war von dem Eisenbahnbaugeschäft präsentirt, von der Gesellschaft angestellt; jenes sollte auch bei der Anstellung von Beamten gehört, die Besoldungssätze sollten ohne Zustimmung des Baugeschäfts nicht gesteigert werden. Der Betriebsinspektor sollte dieses in Kenntniss von dem Stande der Verwaltung halten, für alle wichtigen Maassnahmen Zustimmung einholen, namentlich Abänderungen des Fahrplanes, des Tarifs, von Verpachtungen. Das ist nicht ein Pachtvertrag, da das Baugeschäft nur obligatorische Rechte, nicht den unvollständigen Besitz erhielt; der Betriebsinspektor hier nicht Beamter des Baugeschäfts ist. Für beide Urkunden ist ein Vertragsstempel von 1,50 *M.* zu lösen, ausserdem, da in beiden Urkunden bestimmt ist, dass die von den Nutzungen der Bahn einzuhaltenden Beträge zum Kautionsfonds genommen werden sollten, ein Kautionsstempel von 1,50 *M.*, welcher auch bei Erweiterung des Kautionsvertrages zu erheben ist." (Erk. d. IV. Civilsenats d. Reichsger. vom 15. März 1888; Bolze, Praxis d. Reichsger. Bd. V S. 296 f.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird der Frachtsatz für Königsgrube - Kirchenlamitz im Nachtrage I zum Ausnahmetarif vom 1. Juli 1888 auf 1,437 *M.*, und — mit sofortiger Gültigkeit — derjenige für Charlotte ver- Waldassen auf 1,536 *M.* berichtigt.

Köln, den 10. April 1889. (970)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Zollamtliche Abfertigungen.

Staatsbahn - Güterverkehre Altona-Breslau, Altona - Bromberg, Altona-Frankfurt a/Main, Altona - Magdeburg. Die aus Anlass des Zollanschlusses der Städte Hamburg und Altona an das

Deutsche Zollgebiet in den Tarifen für die obenbezeichneten Verkehre zur Einführung gelangte Spezialbestimmung zu § 51 des Betriebsreglements (Zoll- und Steuervorschriften) hat bezüglich der den Frachtbriefen in Gemässheit des Gesetzes „betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des Deutschen Zollgebietes mit dem Auslande“ vom 20. Juli 1879 beizufügenden statistischen Anmeldescheinen eine Abänderung erfahren, welche mit sofortiger Gültigkeit in Kraft tritt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Altona, den 8. April 1889. (971)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Wegen Dammrutschung zwischen den Stationen Kaczyka und Strygoja wurde in der Strecke Hatna-Kimpolung der im Betriebe der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn stehenden Bukowinaer Lokalbahnen der Gesammtverkehr am 5. April l. J. Abends bis auf weiteres eingestellt.

Lemberg, am 8. April 1889. (972)
Die Betriebsdirektion.

4. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der wegen Schneewehungen ab 15. März 1889 gestörte Verkehr auf den diesseitigen Lokalbahnen
Hof-Marxgrün,
Reichenhall-Berchtesgaden und
Münchberg-Helmbrechts
wurde ab 18. bezw. 19. März l. J. wieder aufgenommen.

München, den 6. April 1889. (973)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der in der Strecke Hatna-Kimpolung der Bukowinaer Lokalbahnen am 5. April l. J. wegen Dammrutschung eingestellte Gesammtverkehr wurde am 9. April l. J. mit den Zügen Nr. 501 und 502 wieder aufgenommen.

Lemberg, am 9. April 1889. (974)
Die Betriebsdirektion.

5. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Oesterr. Nordwestbahn. Im Sinne des § 14 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, bringen wir zur Kenntniss, dass der Verkehr auf dem Elbeumschlagsplatz Tetschen-Laube in der Zeit vom 20. bis 30. März und vom 1. bis 3. April l. J. wegen Hochwassers eingestellt werden musste.

Wien, am 10. April 1889. (975)
Der Betriebsdirektor.

6. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 15. April d. J. treten neue Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 16 für Cementtransporte von Kiefersfelden und Kufstein nach Ebersbach und Warnsdorf in Kraft, über welche die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 9. April 1889. (976)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn. Die im Getreidetarif von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel vom 1./13. November v. J. enthaltenen Frachtsätze von Kiew Fluss für Weizen und Oelsaaten, sowie für Roggen und andere Getreidesorten ausschl. Weizen treten vom 10. April cr. n. St. bis einschl. 26. April d. J. n. St. in Geltung. Die im Getreidetarif von Stationen der Fastowbahn nach Königsberg, Pillau, Memel vom 1./13. November pr. bei Tscherkassy für die Zeit vom 1./13. März bis 1./13. Dezember angegebenen Frachtsätze treten vom 22. Mai cr. n. St. ausser Kraft. Die nach dem 26. April bezw. 22. Mai cr. gültigen Frachtsätze werden s. Zt. bekannt gemacht werden. (977)
Die Direktion.

Niederländisch - Schweizerischer Verkehr. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Hefte II des Tarifs für den Niederländisch - Schweizerischen Verkehr vom 1. März 1888 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze des Haupttarifs und Berichtigungen.

Köln, den 7. April 1889. (978)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Viehverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Unter „Vorbemerkungen“ auf Seite 3 des Viehtarifs Theil II Heft 2 vom 1. November 1887 (Verkehr Köln lr.-Prinz Heinrichbahn) ist am Schlusse nachzutragen:

„V. Die Gebühren für eisenbahnseitige Hilfeleistungen zur amtlichen Abfertigung des über Ulflingen sich bewegenden Verkehrs durch die Belgischen Zollbehörden sind in den Frachtsätzen enthalten. Die Gebühren für eisenbahnseitige Hilfeleistungen zur amtlichen Abfertigung des bezeichneten Verkehrs durch die Deutschen und die Luxemburgischen Zollbehörden, sind dagegen in den Frachtsätzen nicht enthalten und werden ausser diesen erhoben.“

Köln, den 6. April 1889. (979)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Main-Neckarbahn - Württembergischer Verkehr. Der Ausnahmetarif für Eisen (Roh-) aller Art, wie im Spezialtarif III genannt, gilt von heute ab zwischen Darmstadt und allen Württembergischen Stationen, für welche sonst direkte Abfertigung besteht.

Darmstadt, den 1. April 1889. (980)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Mit Gültigkeit vom 19. April alten/1. Mai neuen Stils 1889 tritt zum Heft 1 des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 der 1. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen der Einführungsbestimmungen und Abänderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen.

Exemplare des vorbezeichneten Tarifnachtrages können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 3. April 1889. (981)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Nachbarverkehr mit der Stargard - Cüstriner Bahn bestehenden Ausnahmesätze

a) für Getreide usw. zwischen
Stargard i. Pm. und Dahmsdorf-Müncheberg . . . 0,80 *M.*
Stargard i. Pm. und Rüdersdorf . . . . 0,91 „
Stargard i. Pm. und Vietz 0,71 „

b) für Braunkohlen usw. von
Trebnitz nach Stargard i. Pm. . . . . . 0,35 „

für 100 kg haben auch für dieselben Verkehrsbeziehungen im Staatsbahnverkehr Bromberg - Berlin Gültigkeit. Diese Frachtsätze sind im Ausnahmetarif 2 für Getreide usw. bezw. im Ausnahmetarif 8 für Braunkohlen usw. des Staatsbahn-Gütertarifs Bromberg - Berlin nachzutragen. Ausserdem ist im letzteren Tarif auf Seite 369 die Entfernung für Stargard i. Pm. - Kietz von 103 auf 136 km abzuändern.

Bromberg, den 7. April 1889. (982)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 19. April alten/1. Mai neuen Stils 1889 ab tritt der 1. Nachtrag zum Heft II des vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 gültigen Deutsch-Russischen Gütertarifs in Kraft, welcher einige Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und besonderen Bestimmungen enthält.

Abdrücke des obigen Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 2. April 1889. (983)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehre Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch)-Breslau. Im Staatsbahntarife Elberfeld-Breslau treten am 15. April d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Schwefelkies in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von Grevenbrück und Schwelm nach Ziegenhals in Höhe von 1,54 *M.* bezw. 1,48 *M.* für 100 kg in Kraft, wodurch der z. Zt. bestehende Ausnahmefrachtsatz Grevenbrück-Ziegenhals zur Aufhebung gelangt.

Ferner gelangen am 1. Juni d. J. die in den Staatsbahntarifen Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch)-Breslau z. Zt. bestehenden Ausnahmetarife für Schwefelkiessendungen von Grevenbrück, Schwelm und Lintorf nach Klettendorf zur Aufhebung.

Breslau, den 9. April 1889. (984)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Donau - Rhein- und Mainumschlagsverkehr. Am 15. April d. J. tritt der I. Nachtrag zum Uebernahmetarif für den Verkehr zwischen den Rhein- und Mainumschlagsstationen einer- und Stationen der K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft andererseits in Kraft, welcher neue Vorbemerkungen enthält. Das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung ertheilt Auskunft.

Frankfurt a/M., den 7. April 1889. (985)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Vom 15. April d. J. ab werden die Frachten für Stückgüter, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung, seewärts über die Seehafenstationen Emden, Leer, Norden und Papenburg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, zur Auflieferung gelangen, auf Grund der Entfernungen des Tarifs vom 1. August 1884 nebst Nachträgen und der in den allgemeinen Kilometer - Tariftabellen der Preussischen Staatsbahnen aufgeführten Sätze der Klasse A 1 berechnet.

Köln, den 8. April 1889. (986)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die Station Hanau (Ostbahnhof) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird mit Gültigkeit von sogleich in den Ausnahmetarif von Deutschen Stationen nach Grajewo tr. vom 1. Dezember 1886 und zwar in den Ausnahmetarif 1 für Eisen usw. und 2 für Acker- und landwirthschaftliche Geräthe mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Es werden erhoben für 100 kg in Mark:

Nach Grajewo transito von	Entfernung km	Ausnahmetarif 1, I. Kategorie, in Mengen unter 5 000 kg	zu 5 000 kg und darüber für den Wagen der Versandstation	zu 10 000 kg für den Wagen der Versandstation	Ausnahmetarif 1, II. Kategorie, in Mengen unter 5 000 kg	zu 5 000 kg und darüber für den Wagen der Versandstation	zu 10 000 kg für den Wagen der Versandstation	Ausnahmetarif 2, in Mengen unter 5 000 kg	zu 5 000 kg und darüber für den Wagen der Versandstation	zu 10 000 kg für den Wagen der Versandstation
Hanau Ostbahnhof (Staatsbhf.)	1206	3,79	3,25	2,71	3,04	2,60	2,17	3,79	3,25	2,71

Bromberg, den 6. April 1889. (987)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr. Einführung von Uebergangs-Frachtsätzen für Herbesthal im Verkehr mit Leipzig (Magdeburger Bahnhof). Für den Verkehr zwischen der Station Leipzig (Magdeburger Bahnhof) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Belgischen Nordbahn, der Chimay-Bahn, der Lüttich-Limburger Bahn, der Malines-Terneuzener Bahn, der Bahn von Antwerpen nach Gent, der Bahn von Termonde nach St. Nicolas, der Bahn von Gent nach Terneuzen, der Bahn von Gent nach Brügge über Eccloo und der Westflandrischen Bahnen andererseits gelangen mit Gültigkeit vom 15. April 1889 ab bei indirekter Abfertigung der Sendungen auf Herbesthal ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über welche die Expeditionen in Leipzig (Magdeburger Bahnhof) und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 6. April 1889. (988)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 15. Oktober 1887 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Oberschlesischen Stationen nach Stationen der nördlichen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ermässigte beziehungsweise neue Frachtsätze für die Stationen der Bahnlinie Halbstadt (ausschliesslich) -Opocno beziehungsweise Ottendorf. Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 10. April 1889. (989)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern. Der vorbezeichnete, theils mit Geltung vom 1. April cr. in mehreren Verkehren bereits eingeführte, theils in Kürze noch zur Einführung kommende Ausnahmetarif findet nur Anwendung im Verkehre nach den nachbenannten, für die überseeische Ausfuhr der Frachtstückgüter in Betracht kommenden Seehafenstationen:

Altona-Ottensen, Flensburg, Hamburg B. und H. und Kiel des Direktionsbezirks Altona,

Greifswald, Stettin, Stralsund, Swinemünde, Ueckermünde, Wolgast, Rostock, Ribnitz und Barth des Direktionsbezirks Berlin,

Colberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Memel, Neufahrwasser, Rügenwalde und Stolpmünde des Direktionsbezirks Bromberg,

Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Vegesack (Grohn-) des Direktionsbezirks Hannover,

Brake, Elsfleth, Leer, Nordenhamm, Wilhelmshafen der Oldenburgischen Staatsbahn,

Emden, Leer, Norden und Papenburg des Direktionsbezirks Köln (rrh.),

Cuxhafen und Harburg der Unterelbeschen Eisenbahn,

Glückstadt der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn,

Lübeck und Travemünde der Lübeck-Büchener Eisenbahn,

Rostock und Wismar der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.

Rostock und Warnemünde des Deutsch-Nordischen Lloyd.

Nach anderen Stationen als den vorbezeichneten Seehafenstationen findet der qu. Ausnahmetarif keine Anwendung.

Altona, den 10. April 1889. (990)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Einführung des V. Nachtrages zum Lokal-Gütertarife. Mit 1. Mai 1889 gelangt Nachtrag V zum Lokal-Gütertarif der Galizischen Carl Ludwigbahn vom 15. September 1886 zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Tarifeinheitssätze des neuen Spezialtarifes 3;
2. Aenderungen der Ergänzungen der Güterklassifikation;
3. Aufhebung des Ausnahmetarifes II, Erweiterung des Ausnahmetarifes III und Aenderung der Nummerirung der Ausnahmetarife;
4. Einführung des neuen Ausnahmetarifes für Heu und Stroh;
5. neue Textirung des Ausnahmetarifes für lebende Thiere;
6. Modifikation des Ausnahmetarifes für Kalk;
7. Ergänzung der Nebengebühren;
8. Modifikation des Lemberger Ueberfuhrtarifes;
9. Aenderungen und Ergänzungen;
10. Gebühren-Berechnungstabelle des Sp.-T. 3 und des Ausn.-Tar. für Heu und Stroh.

Exemplare dieses Nachtrages sind sowohl im Oekonomat (Wien, Kärnthnerring Nr. 7), als bei der Betriebsdirektion in Lemberg und den Stationen der eigenen Bahn zu beziehen.

Wien, den 8. April 1889. (991)
Die Generaldirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Maschinentheile aus Eisen oder Stahl, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Königinhof	0,96 M.
von Schönpriesen nach Königinhof	0,91 „

Die Frachtsätze verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 7. April 1889. (992)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Rohzucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.	1,95 M.
Nach Schönpriesen-Umschlag von Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.	1,90 „
Nach Dresden-Elbkai von Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.	2.31 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 7. April 1889. (993)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Getreideverkehr Galizien-Vorarlberg resp. Lindau. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1889 tritt zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag III in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

Aenderung der Tarifbestimmungen.

Einbeziehung der Station Sombor der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Verwaltung oder im Wege der Verbandstationen bezogen werden.

Wien, 28. März 1889. (994)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Wittenberge - Perleberger und Prignitzer Eisenbahn. Am 1. Mai cr. tritt der Nachtrag III zum Lokal-Personentarif in Kraft. Durch denselben wird die Gültigkeitsdauer der Retourbillets von 2 auf 3 Tage festgesetzt. Ausserdem enthält derselbe eine Bestimmung, betreffend die Auflieferung von Velocipeden als Reisegepäck, sowie einige Aenderungen der Tarifbestimmungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, bei welchen auch Nachträge zum Preise von 10 ₰ zu haben sind.

Perleberg, den 10. April 1889. (995)

Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

8. Verdingungen.

Kohlen- und Koks-Lieferungen. Vom 1. Juni dieses bis 31. Mai nächsten Jahres sind an Kohlen und Koks ungefähr

280 000 t für Lokomotivheizung,
14 690 „ „ Werkstätten und
20 570 „ „ Lokalheizung

zu liefern. Angebote sind bis zum 30. d. Mts., Abends 6 Uhr, hier einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Maschinen-Oberinspektion in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Heizhausverwaltung in Zwickau zu beziehen.

Dresden, am 5 April 1889. (996)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Verdingung von Lokomotiv-Drehscheiben. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 2 Stück Lokomotiv-Drehscheiben für die Lokomotivschuppen der Bahnhöfe Jarotschin und Ostrowo beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Drehscheiben" zu dem auf Dienstag, den 23 April 1889, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 8. April 1889. (997)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Lieferung von hölzernen Schwellen. Oeffentliche Ausschreibung von 48 600 Stück eichenen Bahn- und 606 Stück dergleichen Weichenschwellen. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermin, Donnerstag, den 25. April d. J., Mittags 12 Uhr versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 9. April 1889. (998)

Materialienbüreau.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 30. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 17. April 1889.

Inhalt:

Ueber die Enwickelung des Eisenbahnsignalwesens in England.

Es sind nicht mehr viele Personen im Eisenbahndienst thätig, welche das Signalwesen in seinen Anfängen kennen gelernt haben.

Heutzutage, wo schon aus militärischen Rücksichten die meisten Staaten einheitliche Signalordnungen aufgestellt haben, wo der Bahnbetrieb durch feste polizeiliche und betriebstechnische Vorschriften gegliedert ist, denkt man kaum noch daran, dass es je hat anders sein können, dass die als selbstverständlich erscheinenden Signalformen und Signalbegriffe einen langen Entwickelungsgang durchgemacht haben. Manch einer giebt sich auch nicht die Mühe, einen Rückblick auf die Einrichtungen verflossener Jahrzehnte zu werfen. Er glaubt, das als Mann des neunzehnten Jahrhunderts nicht nöthig zu haben, er gibt vor oder bildet sich auch ein, keine Zeit dazu zu haben.

Ein solcher Rückblick ist aber ausserordentlich lehrreich und hat grösseren Werth als den einer rein geschichtlichen Studie. Man lernt den Nutzen des heutigen Signalwesens richtig beurtheilen. Die Anschauungen klären sich und die Kritik der neuen Erfindungen wird unbefangener. Letzteres ist aber gegenwärtig, wo namentlich auf dem Gebiet der Weichen- und Signalsicherung die Erfindungen sich jagen, von wesentlicher Bedeutung. Mir ist es öfters vorgekommen, dass Neuerungen, die mit volltönenden Worten angepriesen wurden, sich weder als neu in dem Gedanken noch in der Ausführung erwiesen. Aus der grossen Rumpelkammer überlebter Einrichtungen war das Eine oder Andere hervorgesucht, neu aufgeputzt und auf den Markt gebracht.

Ein Unfall im Betrieb, eine im gegenseitigen Gedankenaustausch auf einer Konferenz akademisch aufgeworfene Streitfrage, gibt häufig die Anregung zur Einführung neuer Signale zu Aenderungen in der Benutzungsweise bestehender Anlagen weiteren Sicherungen usw.

Das ist ja an und für sich sehr willkommen, denn die gesteigerten Anforderungen an den Betrieb erheischen gebieterisch eine Vervollkommnung aller der Einrichtungen, welche die Sicherheit desselben bezwecken. Um aber die Spreu von dem Weizen sondern zu können, ist es erwünscht, zu wissen, was früher schon erprobt worden ist. Lässt man früher gemachte Erfahrungen nicht in Vergessenheit kommen, so erspart man Lehrgeld und vermeidet es, sich und andere mit Sachen zu quälen, die oft schon vor Jahren als unzulänglich erkannt worden sind.

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet ist die Vorführung des Entwickelungsganges des Signalwesens eines fremden Landes auch für uns von Interesse. Der Eisenbahnbetriebsmann findet neue Anregungen. So wie man durch das Studium einer fremden Sprache die eigene Muttersprache am vollkommensten verstehen lernt, so wird man auch den Werth des heimischen Signalwesens am besten zu würdigen wissen, wenn man sich mit den in fremden Ländern durch eigenartige Betriebsweisen herangebildeten Signaleinrichtungen und Vor-

schriften wenigstens insoweit beschäftigt, dass man Vergleiche und Schlüsse ziehen kann.

Signalisiren und Telegraphiren sind verwandte Begriffe. Nach beiden Methoden lassen sich Mittheilungen auf grosse Entfernungen in kurzer Zeit machen. Die Signale übertragen aber nur bestimmte Begriffe durch gewisse vereinbarte Zeichen, die Telegraphie gestattet es dagegen, jeden beliebigen Gedanken in beliebiger Ausführlichkeit in die Ferne mitzutheilen.

Auch mit dem vollkommensten Signalsystem kann man nur eine beschränkte Anzahl von Begriffen darstellen, es sei denn, dass — wie bei der Seeschiffahrt — nicht nur für einzelne Begriffe, sondern für jeden Buchstaben ein Zeichen angenommen würde. Das internationale Flaggensystem der Marine kennt 18 Flaggen, aus denen 78 642 verschiedene Zusammenstellungen möglich sind. Ein solches Signalwesen grenzt an Telegraphie; seine Anwendung für den Eisenbahnbetriebsdienst ist aber selbstverständlich ausgeschlossen. Bei den Eisenbahnen brachte der zum Schreiben verwendete elektrische Strom im Verein mit den elektromagnetischen Signalen die vollkommenste Gestaltung aller Signalbegriffe.

Mit dem Wachsen der einzelnen Bahnnetze, mit Zunahme der Abzweigungen, der Vermehrung der Zugzahl, den gesteigerten Ansprüchen auf eine Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge ist die Frage der Signalisirung zu einer so hervorragenden Bedeutung gelangt, dass von deren richtigen und zuverlässigen Lösung die Sicherheit der Reisenden und Transporte und mittelbar auch die Vermeidung grosser Geldopfer für die Bahnverwaltungen abhängt.

Bei den heutigen grossartigen Verkehrsverhältnissen würde ohne ein klar durchdachtes und sicher arbeitendes Signalwesen der Betrieb gefahrlos nicht durchzuführen sein. Mit der Vervollkommnung der Signaleinrichtungen wächst die Leistungsfähigkeit einer Bahn. Ein gut eingerichteter Signaldienst ermöglicht eine rasche Verständigung der Bahnbeamten unter einander, eine pünktliche Ausführung aller nothwendigen Bewegungen im Zugverkehr und damit auch eine Herabminderung aller Zeitverluste, welche an sich bei der Zugbeförderung nie ganz zu vermeiden sein werden. Von der Wahl der Signale, der Schulung des im Signaldienst thätigen Personales hängt die Zugfolge und dadurch auch die Möglichkeit, aus einer Bahnanlage den grössten Nutzen zu ziehen, wesentlich ab.

Die Gestaltung und die dauernde Anwendung bestimmter Signalmittel und Signale ist in ihren G r u n d z ü g e n auf den meisten Hauptbahnen aller Kulturländer übereinstimmend. Die Entwickelung des Signalwesens wie die des ganzen Bahnbetriebes hängt von der Eigenartigkeit des Klimas, des Landes und des Verkehres ab. Eine stark befahrene Eisenbahn im dicht bevölkerten England erheischt natürlich einen weit verwickelteren Signalapparat als eine Bahn in den Steppen Russlands oder den Einöden Amerikas. Sind nun auch die Signalformen so zahlreich als die Länder, in denen Bahnen betrieben werden, so findet man doch die Grundzüge des Signalwesens in den Hauptpunkten übereinstimmend.

Als solche gelten folgende (vergl. Sonne, Kecker und andere):

1. Jeder Zug bezw. jede einzeln fahrende Lokomotive ist eine w a n d e l n d e G e f a h r.
2. Die Stationen sind Abschnitte der freien Bahn, unterbrechen dieselbe aber nicht.
3. Für alle Maassregeln auf der Bahn muss die Annahme bestimmend sein, als würde ein Zug erwartet.
4. Die Signalbegriffe sollen thunlichst einfach, ihre Anzahl soll möglichst gering sein.
5. Die Signalform muss einfach sein.
6. G l e i c h e Signalformen müssen g l e i c h e Begriffe ausdrücken.
7. Die wahrnehmbarste Form ist für ungewöhnliche Signale und für solche zu wählen, welche eine sehr nahe Gefahr ausdrücken.
8. Es ist anzustreben, die Signale so zu geben, dass man sich vom Ausgangspunkte derselben von der richtigen Erscheinung an der Bestimmungsstelle überzeugen kann.
9. Die Signale sind von möglichst wenigen Personen zu ertheilen.
10. Die Signalvorrichtungen sollen leicht zu handhaben sein.
11. Bei Unfahrbarkeit des einen Gleises einer z w e i gleisigen Bahn muss das betriebsfähig gebliebene Gleis als e i n gleisige Bahn behandelt werden.
12. Erscheinen an derselben Stelle der Bahn abweichende oder einander widersprechende Signale, so ist das wichtigste Signal zu befolgen. Zweifelhafte Signale bedeuten immer „Halt!“

Die wichtigsten der vorstehenden Grundzüge sind schon früh allgemein eingeführt worden. Dennoch sind Jahrzehnte vergangen, ehe in einigen Staaten einheitliche Signalsysteme zur Einführung gelangten.

So lange das Eisenbahnbetriebswesen eines Landes sich noch in dem Zustande der Entwickelung befindet, ist es erklärlich, dass die zuständige Aufsichtsbehörde von der Einführung eines einheitlichen Signalwesens auf dem Verordnungswege absieht. Trifft diese Voraussetzung aber nicht mehr zu, so ist es nützlich, dass die Aufsichtsbehörde eine Einheitlichkeit der Signalsprache vorschreibt. Es ist den Signalen nach ihrer äusseren Gestalt und Farbe bezw. nach ihren bestimmten Tonlauten ein und dieselbe Bedeutung beizulegen.

Diese Regelung des Signalwesens bildet nicht nur eine Frage ernster Art für den technischen Eisenbahnbetrieb, sondern sie hat auch ein öffentliches Interesse. Es ist durchaus zu wünschen, dass in einem Lande die Eisenbahnverwaltungen in Bezug auf das, was die öffentliche Sicherheit angeht, eine allgemein verständliche Sprache einführen, also Zeichen, welche jedermann in die Augen fallen, die rasch verstanden und selbst von den, dem Eisenbahnbetriebe fern stehenden Personen begriffen werden, weil dadurch manche Unfälle, z. B. an den Ueberwegen und auf den Stationen, vermieden werden können.

Für die öffentliche Sicherheit ist es ein Nachtheil, wenn in einem Lande eine grosse Verschiedenheit der bei den einzelnen Bahnen angewandten sichtbaren oder hörbaren Signale besteht, namentlich, wenn es für diejenigen Signale zutrifft, welche das Fahrpersonal über den Zustand des Bahngleises aufklären soll. Es ist bekannt, dass anfänglich der Fahrplan einer Bahn allgemein so geregelt wurde, dass die Züge einander nur in festen Zeitabschnitten folgen durften. Diese noch jetzt in einigen Ländern, z. B. in Frankreich und einigen Theilen von Amerika, gebräuchliche Methode erfordert ein eigenartiges Signalwesen, insbesondere ist die Darstellung des Begriffes „Langsam fahren“ bei allen vor den Stationen aufgestellten sichtbaren Signalen unentbehrlich. Bei allen anderen feststehenden, sichtbaren Signalen erfordert die folgerichtige Durchführung des Signalsystemes, dass die beweglichen Theile in der Ruhe, d. i. der Grundstellung auf „Freie Fahrt“ zeigen. Nur vorübergehend nach der Durchfahrt eines jeden Zuges wird für einige Zeit das Haltezeichen gegeben.

Die dem F r a n z ö s i s c h e n Signalwesen zu Grunde liegende Zugfolge in Zeitabständen verkörpert also den Gedanken:

D i e B a h n d a r f b e f a h r e n w e r d e n, w e n n e s n i c h t v e r b o t e n i s t.

Als man dazu überging, den Elektromagnetismus für das Eisenbahnsignalwesen nutzbar zu machen, gab man in vielen Ländern, z. B. in England, Deutschland, Belgien, das Fahren in Zeitabständen nach und nach auf und führte dafür die Zugfolge nach räumlichen Abständen — Stationsentfernungen — ein. Von diesem Augenblicke an wurde das Langsamfahrzeichen als G r u n d s t e l l u n g der zur Deckung der Stationen, Bahnkreuzungen, Abzweigungen dienenden sichtbaren Signale entbehrlich. Dasselbe hatte in der That für diese Punkte nur so lange Bedeutung, als eine strenge Ueberwachung geübt werden musste, um den Zeitabstand zwischen zwei Zügen an

einem bestimmten Punkte zu sichern. Mit Einführung der Zugfolge in Stationsabständen genügte vor den Stationen und Bahnkreuzungen usw. die Darstellung der beiden Signalbegriffe

„Freie Fahrt“ und

„Halt“.

Bei der durch das Privatbahnsystem bedingten vielseitigen Gestaltung des Englischen Signalwesens zieht sich doch als einheitlicher Faden der Grundsatz, die Bahn in der Regel als gesperrt anzusehen, d. h. also nach Erfordern die Haltezeichen vor den Stationen usw. in Fahrzeichen zu verwandeln. Das heisst mit anderen Worten:

Die Bahn darf befahren werden, wenn es erlaubt ist.

Nach demselben Gesichtspunkte baut sich die Deutsche Signalordnung auf.

So einfach und selbstverständlich diese Einrichtungen uns jetzt erscheinen, so grundsätzlich abweichend sind dieselben doch von denen mancher anderen Länder, die auch einen hoch entwickelten Eisenbahnverkehr zu bewältigen haben. Auf den meisten Französischen Bahnen kennt man ein Fahrsignal überhaupt nicht, vielmehr wird der Begriff „Freie Fahrt“ durch die Abwesenheit des Signales ausgedrückt. Ueber Englische Signaleinrichtungen ist schon viel geschrieben. Deutsche Fachleute haben von jeher Englische Eisenbahneinrichtungen eingehend studirt und ihre Wahrnehmungen unter kritischer Beleuchtung des Gesehenen mitgetheilt. Die Mittheilungen von Englischer Seite bezüglich des Signalwesens sind im allgemeinen dürftig. Eine systematische Darstellung ist nicht vorhanden. Die Broschüre von Rapier „On Railway Signals“ gehört noch zu den ausführlichsten litterarischen Erscheinungen, ist aber zum Theil schon wieder veraltet. Sie beschäftigt sich auch zu sehr mit der Beschreibung der einzelnen Werktheile und hat ein vorwiegendes Interesse für Fabrikanten, welche sich mit Weichen- und Signalsicherungsanlagen befassen.

Die Englischen Firmen, welche Signalbauanstalten vertreten, haben es an Mittheilungen nicht fehlen lassen. Namentlich auf den verschiedenen Welt- und Gewerbeausstellungen, wo diese Fabriken ihre Modelle vorgeführt haben, konnte man Broschüren über Englische Signaleinrichtungen erhalten. Natürlich handelte es sich um die Vertretung geschäftlicher Interessen. Der Verfasser spricht jedesmal pro domo, und im Grunde genommen kann man aus diesen Schriften nichts weiter erfahren, als dass diese oder jene Erfindung ein untrügliches Mittel zur Beseitigung aller möglichen Eisenbahnunfälle sein soll. Neuerdings ist aber in der Zeitschrift „Railway Press“ eine Reihenfolge von Aufsätzen eines Herrn Clement E. Stretton unter der Ueberschrift „Railway Signalling“ erschienen, welche volle Beachtung verdienen, als sie nebenbei eine geschichtliche Entwickelung der verbreitetsten Englischen Signalvorrichtungen geben.

Bei Beginen des Eisenbahnwesens richtete sich auch in England die Zugfolge nach Zeitabschnitten. Ein Fahrsignal wurde nicht gegeben. Der in Frankreich noch heute vertretene Grundsatz, das Nichtvorhandensein eines Signales gibt den Begriff der freien Fahrt, galt auch in England. Signalzeichen wurden nur angewendet, um den Befehl zum Halten zu ertheilen. Eine an einem Pfahl befestigte rothe Flagge bezw. eine roth geblendete Laterne genügte für diesen Zweck.

Aber schon nach wenigen Jahren sind die Signalbegriffe erweitert. Eine vom 10. Oktober 1839 datirende Signalvorschrift der Liverpool- und Manchester Eisenbahn enthält folgende Bestimmungen:

„Bei Nacht. — Das unbewegliche weisse Licht bedeutet, dass alles in Ordnung ist. Wird es aber auf und nieder bewegt, so drückt es die Aufforderung zum Halten und — wenn seitwärts hin und her bewegt — zum Langsamfahren aus. Das rothe Licht übermittelt den Befehl, unbedingt zu halten. Das grüne Licht bedeutet Langsamfahren.

Bei Tage. — Die rothe Flagge ist das Zeichen zum Halten. Die blaue Fahne wird verwendet, um Güterzüge zur Aufnahme von Wagen auf den Unterwegsstationen zum Halten zu bringen. Die schwarze Fahne wird von den Oberbauarbeitern angewendet, um anzudeuten, dass das Gleis ausgebessert wird und die Züge langsam fahren müssen.

Das Hin- und Herschwenken jeder Fahne und Lampe, von welcher Farbe sie auch sei, ist ein Haltesignal.

Jede Lokomotive soll an der Vorderseite mindestens eine hellleuchtende, weisse Laterne führen. Die Maschinen der Grand Junction Eisenbahn dagegen sollen, wenn sie auf der Liverpool- und Manchester Eisenbahn fahren, zwei solche Laternen führen. An dem Lokomotivtender soll immer eine nach vorn weiss, nach rückwärts roth leuchtende Laterne befestigt werden.

Wenn bei Nebelwetter oder in „thick weather“ („diesige Luft“, wie der Deutsche Seemann sagt) ein Personenzug zum Aus- oder Einsteigen von Reisenden halten muss, so soll der Stationspolizist oder der Wärter 400 Yards hinter dem Zuge bezw. in einer den Umständen angemessenen Entfernung sich aufstellen, um zur Vermeidung eines Zusammenstosses jedem nachfolgenden Zuge Warnungssignal zu geben.

Besondere örtliche Signale. — Kommt eine Maschine oder ein Zug in oder nahe der in einem Einschnitte liegenden Kurvenstrecke von Olive Mount zum Halten, so muss unverzüglich ein Arbeiter bis 400 Yards hinter den Schluss des Zuges eilen, um nachfolgende Züge zu warnen.

Soll ein von Huyton Gate kommender, die II. Klasse führender Personenzug zur Aufnahme von Reisenden halten, so wird am Pfahl neben dem Stationshause die rothe Fahne aufgesteckt — bei Nacht rothes Signallicht gegeben.

Ist an der Abzweigung bei Newton von einem auf der Liverpool- und Manchester Hauptbahn verkehrenden Zuge aus das grüne Licht wahrnehmbar, so sind die Weichen für den Uebergang nach Warrington richtig gestellt. Das entsprechende Tagessignal ist ein vergoldeter Pfeil.“

Diese dürftigen Signaldienstvorschriften sind lange Zeit ausreichend gewesen. Nachdem sie in England längst überholt worden waren, sind sie von Englischen Ingenieuren in das Ausland gebracht und bei Bahnen zur Anwendung gekommen, welche von Englischen Kapitalisten erbaut und durch Engländer betrieben wurden. Anklänge an diese einfachsten Signalvorschriften hat der Schreiber dieses in Süd-Amerika auf den Strecken der Englischen Eisenbahn-Gesellschaften und auf den „Nationalbahnen“ in Argentinien wieder gefunden. Dahin gehört namentlich die ausgedehnte Anwendung verschiedenfarbiger Fahnen. Es lässt sich auch nicht verkennen, dass auf den grossen Amerikanischen Ueberlandbahnen, die nur von wenigen Zügen befahren werden, die Einrichtung der Zugfolge in Zeitabschnitten ganz unbedenklich ist und daher die einfachsten Signalvorschriften, die Jahre hindurch — bei stärkerem Verkehr — in England ausreichend gewesen sind, auf lange Zeit genügen können.

In den bevölkerten Gegenden, wo ein, Europäischen Verhältnissen entsprechender Eisenbahnverkehr vorhanden ist, gelten natürlich auch ausführliche, den heutigen Anschauungen entsprechende Signalvorschriften. Immerhin ist es aber charakteristisch, zu sehen, dass der Engländer am Alten klebt und bei seinen auswärtigen Eisenbahnunternehmungen nicht selten Einrichtungen wieder aufleben lässt, die in seinem Vaterlande selbst längst begraben sind. Ein Südamerikanischer Regierungsbeamter einer Eisenbahnaufsichtsbehörde äusserte sich über dieses Vorgehen der Englischen Gesellschaften:

„So sind die Engländer: Nicht genug, dass wir die Zinsgarantien für ihre Eisenbahnanlagen übernehmen müssen, dass sie uns die Frachtsätze diktiren, ihre Kohlen, Schienen, Lokomotiven und Wagen bei uns einführen, müssen sie uns

auch noch mit Betriebseinrichtungen beglücken, mit denen sie in ihrem eigenen Lande ausgepfiffen werden würden." So ganz unrecht hatte der Mann nicht.

Ich habe diese Abschweifung gemacht, um zu zeigen, dass es noch Punkte auf der Erde gibt, wo ein Signaldienst geübt wird, wie er vor 49 Jahren bei den ältesten Englischen Eisenbahnen bestanden hat, eine Thatsache, die bisher wenig aufgefallen sein wird.

Bekanntlich hat man in England die Anordnung der Zugfolge in Zeitabschnitten schon verhältnissmässig früh aufgegeben. Die Einführung des elektromagnetischen Telegraphen war dafür maassgebend. Sie brachte den Begriff des Stationsabstandes. Damit gewann die Betriebssicherheit. So lange eine räumliche Entfernung zwischen zwei, dasselbe Gleis befahrenden Zügen streng festgehalten wird, sind Zusammenstösse nicht zu befürchten. Wenn dagegen bei einer Zugfolge in Zeitabschnitten die Lokomotive eines vorauffahrenden Zuges dienstuntauglich geworden ist oder andere Verzögerungsursachen eingetreten sind, welche die fahrplanmässige Beförderung dieses Zuges, die pünktliche Ankunft an einer bestimmten Signalstation unmöglich machen, so kann selbst bei der gewissenhaftesten und sorgfältigsten Signalbedienung der Fall eintreten, dass ein nachfolgender Zug den vorausgefahrenen erreicht, der sich noch in der zwischen zwei Signalposten liegenden Strecke befindet, wovon aber dem an der Anfangsstelle stationirten Signalwärter nichts bekannt ist. Der Grundsatz der Zugfolge in Stationsentfernungen führt bei starker Belastung einer Eisenbahn naturgemäss bald zu einer Theilung der Stationsabschnitte in Unterabtheilungen (Blocksystem).

Der 1841 in England durch Gregory eingeführte Flügeltelegraph war in ähnlicher Form dort schon länger bekannt. 1684 wurden Flügeltelegraphen für den militärischen Signaldienst und den der Marine durch Dr. Hooks eingeführt und seitdem regelmässig verwendet.

Man irrt sich sehr, wenn man annimmt, dass die Einführung des Flügeltelegraphen glatt vor sich gegangen sei. Eine grosse Zahl von Eisenbahnverwaltungen verhielt sich gegen die Neuerung ablehnend, man wollte den Signaldienst nicht in ein einheitliches System zwängen, was doch eigentlich jede Bahn hätte wünschen müssen. Die Eisenbahngesellschaften vor 30 Jahren waren stolz auf ihre eigenen Signalformen, die meistens — wie noch jetzt in Frankreich — aus Signalscheiben bestanden. Es gab soviel Signalformen als Bahngesellschaften und bis auf den heutigen Tag findet man noch auf einzelnen Englischen Linien alte Signale, welche schon 1841 der Gregory'sche Flügeltelegraph hätte verdrängen müssen.

Für die Gestaltung der festen Signale, der Flügeltelegraphen, sind die zu Ende des vorigen Jahrhunderts von den Gebrüdern Chappe in Frankreich für die Zwecke eines von ihnen erfundenen optischen Telegraphensystemes vorgenommenen Versuche von hervorragender Bedeutung geworden. Die Versuche ergaben unter anderem, dass für die optische Telegraphie nur die Form und nicht die Farbe der Signalmittel benutzbar sei. Unter gewissen Beleuchtungsverhältnissen sind die Farben beleuchteter Körper nicht mehr mit Sicherheit wahrnehmbar, zumal die Beleuchtung des Hintergrundes eines entfernten Gegenstandes auf die Erkennbarkeit seiner Farbe einen grossen Einfluss hat.

Man kam daher bald davon ab, die verschiedenen Signale durch Scheiben von unterschiedlichen Farben darzustellen und gab den Tagessignalen die eigenthümlichen Merkzeichen durch die Form, welche sich aus der Stellung der beweglichen zu den festen Signaltheilen ergab. Es schliesst indessen bei den Tagessignalen die Form die Farbe nicht aus, nur genügt letztere allein nicht.

Zur Nachtzeit ist das anders. Für die Nachtzeit sind natürlich Lichter von verschiedener Farbe unentbehrlich.

Bis auf den heutigen Tag haben sich die von den Gebrüdern Chappe gemachten Erfahrungen als zuverlässig erwiesen. Auf allen Eisenbahnen der Erde werden bei den sichtbaren Signalen diese Erfahrungen verwerthet. Bei der Auswahl neuer Signalformen, der zweckmässigsten Verwendung und Aufstellung eingeführter Signale sind die Ergebnisse der Chappe'schen Versuche entscheidend. Es ist rathsam, sich letztere von Zeit zu Zeit in Erinnerung zu bringen, es schützt dieses vor manchem Irrthum.

Folgendes sind die wichtigsten Chappe'schen Erfahrungssätze:

1. Die Sichtbarkeit eines Gegenstandes ist dem Quadrate seiner Entfernung umgekehrt proportional.
2. Die Sichtbarkeit eines beleuchteten Gegenstandes nimmt mit der Quadratwurzel aus seiner Fläche und aus der Stärke seiner Beleuchtung ab.
3. Eine Fläche von länglicher Form sieht man weiter als eine gleich grosse Fläche von quadratischer oder kreisrunder Gestalt.
4. Alle Farben beleuchteter Körper verschwinden unter gewissen Beleuchtungen.
5. Alle Signalzeichen sollen sich thunlichst gegen den Himmel abheben.
6. Vorsprünge, auch wenn sie nur sehr geringe Abmessungen haben, lassen sich an geradlinig begrenzten, schmalen Gegenständen erkennen, so lange diese selbst sichtbar sind.
7. Ein gegen den Horizont sich abhebender Gegenstand von 1,75 m Länge und 0,40 m Breite ist bei mittlerem Zustand der Luft auf 7600 m Entfernung mit blossem Auge sichtbar.
8. Wenn man die Sichtbarkeit der weissen Flamme gleich 1 setzt, so ist die einer rothen Flamme von gleicher Stärke $^1/_3$, die einer grünen $^1/_5$, die einer blauen $^1/_7$.
9. Farben gleicher Farbe rinnen in ein Bild zusammen, wenn ihr Abstand nicht mehr als $^1/_{1000}$ der Sehweite beträgt.
10. Flammen verschiedener Farben lassen sich, besonders wenn die Farben komplementäre sind, in einer Entfernung noch unterscheiden, welche jenem Abstand gleichkommt, in der die am schwächsten leuchtende Flamme noch sichtbar ist.
11. Die Bewegung eines Lichtes ist bei Nacht so lange unsichtbar, als sich nicht ein ruhendes in der Nähe befindet.

Schliesslich ist nach dem Chappe'schen Versuche das weisse Licht zu Signalen auf grosse Entfernungen nicht völlig geeignet befunden, da dasselbe bei gewissen atmosphärischen Zuständen nach den Gesetzen der Brechbarkeit des Lichtes roth, orange, grün usw. erscheint. Demungeachtet hat das weisse Licht im Eisenbahnsignalwesen seine Stellung behauptet.

Feste sichtbare Signale — Flügeltelegraphen — werden in England ausser von den Wärtern auf den Stationen, den Bahnabzweigungen noch durch besondere, über die Bahn je nach Maassgabe des Verkehrs vertheilte Signalposten bedient. Jeder Signalwärter hat einen Dienstraum, der hoch über den Schienen liegt und eine allseitige Rundschau ermöglicht.

Eine zeitlang wurden die Signalbuden auf eisernen Säulen über den Gleisen angebracht, bildeten also Ueberbrückungen, unter denen die Züge hindurchfahren mussten. So zweckmässig eine solche Anordnung für den Signalwärterdienst selbst erscheint, weil der Posten sich in der Bahnachse befindet und alles übersehen kann, so unvortheilhaft ist dieselbe für den Lokomotivführer, der die Signale befolgen soll und durch die Bude selbst in der Beobachtung der vor ihm liegende Strecke beeinträchtigt wird. Man errichtet daher jetzt allgemein die Signalthürme neben den Gleisen.

Zur Unterhaltung der Strecken sind in England Wärter nicht angestellt. Diese Arbeit liegt den Rottenarbeitern mit ob. Uebergänge in gleicher Höhe der Schienen sind selten, auch sonst sind die Bahnen beiderseitig eingefriedigt, so dass eine Bewachung nur für verhältnissmässig wenige Punkte durch dauernd thätige Wärter, die dann auch meistens Signalposten bedienen, erforderlich ist.

Von den älteren Signalformen, die durch den Gregory-schen Flügeltelegraphen verdrängt worden sind, verdient ein Scheibensignal erwähnt zu werden, welches kurz vorher (1840)

auf der South Western Eisenbahn eingeführt wurde. Eine kreisrunde Wendescheibe vor einer Abzweigung aufgestellt, bedeutete — voll gesehen —: Halt! und parallel zum Gleise gedreht: Freie Fahrt! Die Abwesenheit eines Signals gibt also, wie noch jetzt in Frankreich, die Bahn frei. Diese Signalform ist gewissermaassen der erste Vorläufer des Deutschen Vorsignales.

Die Scheibe war aber nur halb als volle Scheibe ausgebildet, von der anderen Kreishälfte war nur ein Ringstück vorhanden. Sie war auch noch beweglich um ihren Mittelpunkt angeordnet. Je nachdem die volle Halbkreisfläche links oder rechts von dem senkrechten Stiel oder nach beiden Seiten desselben gleichmässig vertheilt erschien, wurde angedeutet, ob das links oder rechts abzweigende Gleis oder ob beide Gleise gesperrt waren. Die ringförmige Ausbildung zum vollen kreisförmigen Umfang war nothwendig, um eine Kette oder ein Drahtseil um die Scheibe zur Drehung derselben schlingen zu können.

Diese Scheibe gab durch ihre jeweilige Stellung dem Lokomotivführer schon zu erkennen, ob bezw. welches der zusammenlaufenden Gleise gesperrt sein sollte Sie sprach nicht das einfache, starre Halt aus, sondern ein

Halt für das links abzweigende Gleis,
Halt für das rechts abzweigende Gleis.

In Verbindung mit der gegen die Spitze befahrenen Weiche gedacht, würde man dieses Scheibensignal auch ferner noch als einen Vorläufer des zweiflügeligen Abschlusstelegraphen der Deutschen Signalordnung ansehen können.

Die Grundstellung der beweglichen Arme der Englischen Flügeltelegraphen ist wie bei uns die waagerechte (Halt!). In England wie in Frankreich wird auf zweigleisigen Strecken links gefahren und gelten für den Lokomotivführer die links zur Fahrrichtung erscheinenden Flügel.

So lange das Fahren in Stationsabschnitten noch nicht unbedingt durchgeführt war, gab man mit dem Flügeltelegraphen die drei bekannten Signale:

a) waagerechter Arm, rothes Licht . . . . „Halt!"
b) Arm um 45° nach unten gezogen, grünes Licht . . . . Langsamfahren!
c) Arm senkrecht nach unten, durch den Mast gedeckt bezw. weisses Licht . . . . . . Freie Fahrt!

Der Begriff Langsamfahren gelangte nicht mehr zur Anwendung, sobald streng in Stationsabschnitten gefahren wurde. Das Signalzeichen für „Langsame Fahrt" erhielt die Bedeutung: „Freie Fahrt."

In England trägt man kein Bedenken, an ein und demselben Signalmast Flügel für verschiedene Richtungen (Einfahrten und Ausfahrten) anzubringen. Es kommt auch vor, dass an demselben Mast Signalflügel in mehreren Reihen über einander angebracht werden, doch wird als Grundsatz festgehalten, dass die Flügel an ein und derselben Seite des Mastes auch immer für ein und dieselbe Fahrrichtung gelten. Der Führer hat immer nur auf die linksseitigen Flügel des Mastes zu achten.

Beim Zusammenlaufen mehrerer Bahnlinien, bei Abzweigungen wird für jede Linie ein Mast aufgestellt, der Ein- und Ausfahrtsflügel führt.

Die Signalflügel werden mit Gegengewichten versehen, damit sie stets — auch bei gegebenem Fahrsignal — das Bestreben haben, in die Ruhestellung (Halt) sich zurückzubewegen. Bei dem Reissen des Zugdrahtes, also Ausserdienststellung des Signales, tritt selbstthätig das Haltezeichen ein.

Die dem Zuge zugewendete Flügelfläche wird roth, die Rückseite weiss gestrichen.

Den durch die Chappe'schen Versuche gewonnenen Erfahrungssatz, dass die Signale, um gut erkennbar zu sein, sich gegen den Horizont abheben müssen, befolgt man in England mit grosser Strenge. Zu dem Zwecke erhalten die Maste oft eine aussergewöhnliche Höhe. Bei starkem Nebel verschwinden die Flügel dieser hohen Maste in der undurchdringlichen Luftschicht. Deshalb werden unten an den Masten — etwa 3,5 bis 4,0 m über Schienenoberkante Nachahmungsflügel angebracht, welche, mit den oberen Flügeln verbunden, stets dasselbe Bild zeigen, wie diese.

Gestattet es die Oertlichkeit durchaus nicht, den Signalen den Horizont zum Hintergrund zu geben, so ist man bemüht, einen künstlichen Hintergrund zu schaffen, gegen welchen sich die Signalflügel wirksam abheben können. Dunkle Mauerflächen, Brückenpfeiler usw., welche etwa hinter den Signalen liegen, werden weiss gestrichen. Die rothen Flügel heben sich dann gegen diese weisse Fläche sehr scharf ab.

In erster Linie stellt man in England Flügeltelegraphen neben oder nahe vor die zu deckenden Gefahrstellen; auf den Stationen, Abzweigungen, Ausweichestellen, also in der Regel vor die erste zu befahrende Weiche oder Kreuzung, d. i. an den Anfang des Bahnhofes neben oder auf die betreffende Signalbude. Das sind Stationstelegraphen (home signals).

Dieselben sind für den Betriebsdienst nicht völlig ausreichend. Je schneller die Züge fahren (und in England kommen die grössten Geschwindigkeiten vor), desto nothwendiger ist es, den Maschinisten rechtzeitig zu benachrichtigen, welches Signal er an der Gefahrstelle zu erwarten hat. Deshalb ist nach jeder Richtung vom Stationstelegraphen aus ein Hilfs- oder Distanzsignal vorgeschoben (distant signal). Der den Stationstelegraphen bedienende Signalwärter stellt auch das Signalzeichen an dem Distanzsignal her und zwar mittelst Drahtzuges auf 400 bis 800 m Entfernung.

Diese vorgeschobenen Signale sind jetzt vorwiegend auch Flügeltelegraphen. Sie unterscheiden sich in der Form von den Stationssignalen dadurch, dass die Flügelenden schwalbenschwanzförmig eingeschnitten worden sind (vergl. Nr. 6 der Chappe'schen Versuche).

Die Flügel der Stationstelegraphen dagegen sind glatt rechtwinkelig abgeschnitten. Ueberhaupt sind die Signalflügel in England sehr einfach gebaut, Wulste und Vorsprünge vollständig vermieden.

Die Signalzeichen am „distant signal" müssen zwar mit denen am „home signal" in Beziehung stehen, eine Kuppelung der Signale zur gleichzeitigen Bedienung findet deshalb aber nicht statt. Erblickt der Lokomotivführer eines herankommenden Zuges am Distanzsignal waagerechte Flügelstellung bezw. rothes Licht „Gefahr", so soll er sofort den Dampf absperren und die Geschwindigkeit seines Zuges so mässigen, dass er imstande ist, am „distant signal" zu halten. Findet er von diesem ab die Bahn frei, so kann er unter die Deckung des Haltezeichens am Distanzmast vorrücken, jedoch soll dieses so vorsichtig geschehen, dass er seinen Zug bei einem etwa zwischen Distanz- und Stationsmast auftauchenden Hinderniss schnell zum Halten bringen kann. Das Haltezeichen am Stationstelegraphen darf aber nie überfahren werden.

Unmittelbar nach der Vorbeifahrt eines Zuges muss das Distanzsignal auf „Halt" gestellt und diese Stellung bis zum nächsten Zuge beibehalten werden.

Zeigt das „distant signal" „Halt", so soll auch das „home signal" „Halt" führen. Ist an beiden Telegraphen „Freie Fahrt" gegeben, so wird nach Vorbeifahrt des Zuges zunächst das Haltezeichen am vorgeschobenen Signal und erst später das am Stationssignal hergestellt. Deshalb müssen beide Signale von einander unabhängig oder besser noch nur in bestimmter Reihenfolge bedient werden können. Die Distanzsignale sollen so aufgestellt werden, dass sie auch von dem bedienenden Signalwärter gut bedient werden können. Letztere müssen sich vergewissern können, ob auch die Signalflügel der Bewegung des zugehörigen Stellhebels Folge geleistet haben, ob Nachts die Flammen in den Signallaternen noch richtig brennen. Die Rückwand der Laterne enthält eine farbige Glaslinse. Das Licht wird durch dieselbe in blauem oder violettem Ton geworfen.

Gestattet die Oertlichkeit nicht, dass der Signalwärter das Distanzsignal unmittelbar in Obacht nehmen kann, so wendet man elektrische oder mechanische Nachahmungssignale an, welche in ihrer Flügelstellung genau mit dem Distanzsignal übereinstimmen. Ein mechanisch verbundenes Nachahmungssignal steht dann im Freien neben der Signalbude, ein elektrisch verbundenes dagegen in der Bude selbst als winziger Flügeltelegraph oder als Scheibe.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1541 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1887 (abgesandt vom 9.—12 d. Mts.).

Nr. 1544 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 1556 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins Verwaltungen, betreffend den Rechenschaftsbericht der Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 1574 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, an die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend das Protokoll der am 21./22. v. Mts. in Brüssel abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1587 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, an die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Eintritt der Skandinavischen Verwaltungen in den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Ostpreussische Südbahn.

Nach dem Jahresberichte für 1888 ist das sehr günstige Ergebniss in der Hauptsache den reichen Ernten des Jahres 1887, sowohl in der Provinz als auch in dem Gebiete der Russischen Südwestbahn, sowie deren Anschluss und Nebenbahnen zu danken. Auf Russischer Seite ist die Ernte im Jahre 1888 kaum minder gut als die des Vorjahres ausgefallen, so dass seit dem Monat August zu den alten Beständen des Jahres 1887 noch die weiteren Erträge der neuen Ernte hinzukamen. Vom September bis Dezember waren die Zufuhren so stark, dass es der Aufbietung aller Kräfte und Mittel bedurfte, um den gestellten Anforderungen genügen zu können. Es zeigt sich, dass der Wagenpark dem Russischen Angebote nicht gewachsen und die von der Generalversammlung am 10. September 1888 beschlossene Neuanschaffung von 200 bedeckten Güterwagen eine Nothwendigkeit ist. Die Beziehungen zu den Russischen Bahnen haben bemerkenswerthe Aenderungen nicht erfahren. In den Tarifbildungen mit der Russischen Südwestbahn hat dem Verlangen der Durchtheilung nach gleichen Einheitssätzen weiter entsprochen werden müssen, und infolge dessen ist die Durchschnittsfracht für das Tonnenkilometer noch mehr herabgegangen. Dieselbe beträgt 3,32 ₰ gegen 3,50 ₰ im Jahre 1887 und 3,99 ₰ im Jahre 1886.

Es betrugen die Mengen der beförderten Güter:

		1888	1887
im Lokalverkehre	t	431 884	318 525
„ inländischen Verbandsverkehre	„	82 304	62 111
„ Russischen Verbandsverkehre	„	498 224	287 558
zusammen	„	1 012 412	668 194
die Einnahmen:			
im Lokalverkehre	*M.*	1 684 678	1 380 222
„ inländischen Verbandsverkehre	„	270 969	224 324
„ Russischen Verbandsverkehre	„	2 413 280	1 452 476
zusammen	„	4 368 927	3 057 021

Einnahmen überhaupt:

		1888	1887
Uebertrag	*M.*	9 966	1 976
Personenverkehr	„	905 469	908 856
Güterverkehr	„	4 368 927	3 057 021
Verschiedene Einnahmen	„	243 601	315 376
Insgesammt	„	5 527 963	4 283 229
Ausgaben:			
Allgemeine Verwaltung	*M.*	410 605	254 560
Bahnverwaltung	„	418 152	326 674
Transportverwaltung	„	1 423 871	1 166 456
Insgesammt	„	2 252 628	1 747 690
Es haben betragen:			
die Einnahmen für das Nutzkilometer	„	5.29	5 22
„ Ausgaben für das Nutzkilometer	„	2,15	2,13
„ Ausgaben in Hunderttheilen der Roheinnahme		40,75	40 80
Ueberschuss	„	2 535 538	1 742 410
Rücklage zum Reservefonds			
I A	„	35 634	41 870
I B	„	13 566	7 330
zum Erneuerungsfonds	„	358 744	288 617
Verzinsung der Prioritäten	„	875 999	885 316
Tilgung der Prioritäten	„	231 300	221 300
Dividenden auf Stammprioritäten	„	675 000	675 000
„ „ „	pCt.	5	5
rückständig von 1886	*M.*	67 500	337 500
„ „ „	pCt.	½	2½
auf Stammaktien	*M.*	810 000	—
„ „	pCt.	6	—
Staatsabgabe	*M.*	67 500	25 961
Tilgung der vom Staate geleisteten Beihilfe	„	67 500	—
Uebertrag	„	72 591	52 643

An Staatsbeihilfe stehen noch 1 103 075 *M.* in der Bilanz unter Passiva. Von der Gesammteinnahme entfielen auf die Monate September bis Dezember 2 173 034 *M.* gegen 1 875 939 *M.* im Vorjahre.

Zur Verstaatlichung der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn.

Am 11. und 12. d. Mts. haben, wie der „Berl. Act." berichtet, zwischen Kommissarien der Mecklenburgischen Regierung und Vertretern der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft Verhandlungen stattgefunden zu dem Zwecke, um bezüglich der seitens der Grossherzoglichen Regierung gemachten Kaufofferte ein Einverständniss zwischen den Vertretern der Regierung einerseits und der Direktion und dem Aufsichtsrathe der Eisenbahn andererseits herbeizuführen. An diesen Verhandlungen nahmen theil seitens der Grossherzoglichen Regierung die Herren Ministerialdirektor Schmidt, Ministerialrath Ehlers und Ministerialrath von Oertzen, seitens der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn die Herren Regierungsrath Schmeitzer, Baurath Jacobi, Geheimer Regierungsrath Dr. Reinhard, Stadtrath Kämpf und Regierungsrath von Kühlewein. Es ist zwischen den beiderseitigen Faktoren ein Einverständniss über Erhöhung der ursprünglichen Offerte der Grossherzoglichen Regierung erzielt worden, wodurch den Interessen der Aktionäre und namentlich dem günstigen Stande der verschiedenen von der Eisenbahngesellschaft angesammelten Fonds Rechnung getragen wird. Was letztere anlangt, so unterlag es von vornherein keinem Anstande, dass der seit einer Reihe von Jahren konstant vorhandene Gewinnvortrag von 310 000 *M.* lediglich den Aktionären zukomme und daher bei einem Verkaufe der Eisenbahn an die Aktionäre auszuschütten sei. Die Vertreter der Eisenbahngesellschaft machten ausserdem mit Recht geltend, dass in die Reserveerneuerungs- und Feuerversicherungsfonds im Laufe der Jahre wesentlich grössere Beträge zurückgelegt worden seien, als dies unumgänglich nothwendig gewesen wäre und dass die entsprechenden hohen Dotirungen dieser Fonds nur mit Rücksicht darauf erfolgt seien, dass für den Fortbestand der Aktiengesellschaft auch für eine ferne Zukunft hätte Sorge getragen werden sollen. Bei einem Verkaufe der Bahn und bei einer Auflösung der Aktiengesellschaft müsse diesem Umstande Rechnung getragen werden. Der Betrag, welcher auf diese Weise für die Aktionäre zu reklamiren sei, wurde mit etwa 2 pCt. des Aktienkapitals taxirt, und da der Gewinnvortrag ebenfalls etwa 2 pCt. des Aktienkapitals beträgt, so stellten die Vertreter der Aktiengesellschaft die Forderung, dass den Aktionären gegen Ueberlassung sämmtlicher der Gesellschaft gehörigen Fonds eine Abfindung von 4 pCt. des Aktienkapitals in baar gewährt, ausserdem aber die in 3½ pCt. Mecklenburgischen Konsols zu leistende Abfindungssumme von 155 *M.* 3½ pCt. Konsols für je 100 *M.* Nominal des Aktienkapitals auf 160 *M.* in 3½ pCt. Konsols erhöht wurde. Es ist gelungen, auf dieser Basis ein Einverständniss zwischen der Grossherzoglichen Regierung und den Vertretern der Gesellschaft herbeizuführen, wobei sowohl die Genehmigung der Generalversammlung der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn wie der Stände des Grossherzogthums vorbehalten bleibt. Hierbei ist zu bemerken, dass die zu gewährenden 3½ pCt. Mecklenburgischen Konsols seitens der Grossherzoglichen Regierung bis zum Jahre 1900 unkündbar sind, und dass die Dividende pro 1888 mit 6¼ pCt. an die Aktionäre zur Vertheilung gelangen wird. Indem wir uns

vorbehalten, auf dieses Abkommen zwischen der Grossherzoglichen Regierung und den Vertretern der Gesellschaft demnächst des weiteren zurückzukommen, sprechen wir unsere Ansicht dahin aus, dass durch dieses Abkommen eine für beide Theile befriedigende Lösung gefunden worden ist: für die Grossherzogliche Regierung, indem sie durch den Erwerb der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn den Schlüssel zum Erwerbe der übrigen Mecklenburgischen Bahnen in die Hand bekommt, und für die Aktionäre der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn-Gesellschaft, indem sie ihre Aktien zu einem Preise verkaufen, welcher (den Kours von Mecklenburgischen 3½ pCt, bis 1900 unkündbaren Konsols mit 104 angenommen) einem Baarerlöse von etwa 176⅙ pCt. entspricht.

Inzwischen ist auch bereits von Aktionären nachstehender Antrag für die Tagesordnung der nächsten ordentlichen Generalversammlung eingegangen: „a) Ueberlassung des gesammten Eigenthums der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn einschl. sämmtlicher Aktiva und Passiva an die Mecklenburg-Schwerinsche Regierung gegen eine jährliche Rente von 6 pCt. unter Umtausch der Aktien in Mecklenburgische 3½ bezw. 3 pCt. Konsols und Herausgabe des Gewinnvortrages, sowie einzelner von der Generalversammlung näher zu bezeichnenden Fonds an die Aktionäre; b) Bevollmächtigung der Direktion und des Aufsichtsrathes zur Abschliessung der bezüglichen Verträge mit der Grossherzoglichen Regierung einschl. der Feststellung der Umtauschbedingungen.“

Da im übrigen nach den bisherigen statutarischen Bestimmungen der Gesellschaft nur solche Aktionäre berechtigt sind, an der Generalversammlung theil zu nehmen, welche ihre Aktien vor Einberufung der Generalversammlung in die Bücher der Gesellschaft haben eintragen lassen, so hat ein Aktionär, um auch den Interessenten, die ihre Aktien nach der Einberufung erworben haben, eine Betheiligung zu ermöglichen, nachstehenden Antrag bei der Direktion eingereicht: § 26 der Statuten ist wie folgt zu ändern: „Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind nur diejenigen Aktionäre berechtigt, welche spätestens am dritten Tage vor der Versammlung ihre Aktien bei der Gesellschaft selbst oder bei den vom Aufsichtsrathe bei Einberufung der Generalversammlung zu bezeichnenden Stellen hinterlegt haben. Statt der Aktien können auch die amtlichen Bescheinigungen von Staats- und Kommunalbehörden oder der Reichsbank deponirt werden. Alles weitere formelle Verfahren bei der Deponirung bleibt den Bestimmungen des Aufsichtsrathes vorbehalten. Im Falle einer Bevollmächtigung muss die Vollmacht spätestens einen Tag vor der Generalversammlung in den Händen der Gesellschaft sein.“

Eisenbahnunfälle im Februar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Februar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 46 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 18 Entgleisungen und 20 Zusammenstösse in Stationen und 136 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 183 Personen verunglückt, sowie 50 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 136 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet und 6 verletzt, und zwar entfallen 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln und je 1 Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln, 3 Verletzungen auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 56 getödtet und 85 verletzt; von Steuer- usw. Beamten 2 getödtet und 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 13 getödtet und 16 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 4 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 30 802 06 km Betriebslänge und 728 636 307 geförderten Achskilometern) 209 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinische) (32), zu Elberfeld (22) und zu Köln (linksrheinische) (22); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, zu Köln (rechtsrheinische) und zu Köln (linksrheinische) die meisten Unfälle vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 802,64 km Betriebslänge und 20 700 587 geförderten Achskilometern) 10 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Hessische Ludwigsbahn (5), die Ostpreussische Südbahn (3) und die Werrabahn (1), verhältnissmässig sind auf der Ostpreussischen Südbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Werrabahn die meisten Unfälle vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 658,73 km Betriebslänge und 8 818 780 geförderten Achskilometern) 4 Fälle, und zwar auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn 2 Fälle, auf die Westholsteinische und die Unterelbesche Eisenbahn je 1 Fall.

Preussisches Gesetz vom 8. April 1889.

Der „R.-Anz.“ vom 15. April veröffentlicht das Gesetz vom 8. April 1889, betr. die Erweiterung und Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes. Der Wortlaut entspricht vollständig dem von uns in Nr. 11 S. 102 des laufenden Jahrgangs mitgetheilten Gesetzentwurf und können wir daher auf den Abdruck des Gesetzes verzichten.

Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Eisenbahn Leipzig-Dresden.

Die fünfzigjährige Jubelfeier der Betriebseröffnung der Eisenbahn Leipzig-Dresden hat der städtischen Verwaltung von Leipzig Veranlassung gegeben, das Andenken desjenigen Mannes noch besonders zu ehren, dessen Name mit der Anfangsgeschichte des Deutschen Eisenbahnwesens in hervorragendem Maasse verbunden ist. Durch eine Bekanntmachung des Stadtrathes ist der bisherigen „Eisenbahnstrasse“ vom 7. d. Mts. ab der Name „Friedrich List-Strasse“ beigelegt worden. Man darf behaupten, dass hiermit eine Unterlassungssünde ausgeglichen ist, da die Stadt Leipzig bereits dafür Sorge getragen hat, dass bei der Benennung neuer Strassen die Namen anderer Männer, welche für die bezeichnete Eisenbahn bedeutungsvoll gewesen sind, wie Harkort, Seyffert, Frege, Dufour, Olearius berücksichtigt worden sind.

Verwendung des Eisenbahnregiments beim Eisenbahnbau.

Der „Voss. Ztg.“ entnehmen wir die Mittheilung, dass die Mannschaften des Eisenbahnregiments in diesem Jahre noch mehr wie sonst bei dem Bau von Eisenbahnen praktische Verwendung finden werden. Unmittelbar nach den Osterfeiertagen wird ein Kommando nach Gottow bei Luckenwalde zum Bahnbau abrücken. Später werden weitere Abkommandirungen nach Sternberg in Mecklenburg, Breslau bezw. Freiburg in Schlesien und Köln erfolgen. Die Mannschaften erhalten während der Zeit des Kommandos ausser dem Sold von 33 ₰ noch eine Zulage von 75 ₰. Die Abtheilungen werden vollständig feldmässig ausgerüstet und nehmen auch die für je 5 Mann bestimmten Lagerzelte mit, so dass in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstätte das Lager aufgeschlagen werden kann. Gekocht wird in Feldküchen.

Hessische Ludwigsbahn.

Dem Rechnungsabschlusse für das Jahr 1888 sind folgende Angaben zu entnehmen:

		1888	gegen 1887
Einnahmen	ℳ	18 105 675	+ 1 116 476
Betriebsausgaben	„	8 994 899	+ 422 000
Ohne die dem Erneuerungsfonds zur Last fallenden Ausgaben	„	7 530 715	+ 260 000
Verzinsung und Tilgung	„	3 911 000	— 210 000
Zur Verfügung der Generalversammlung	„	6 307 562	5 771 274
Dividende	pCt.	4½	4⅙
Zum Erneuerungsfonds	ℳ	70 000	70 000
Zum Pensionsfonds	„	100 000	150 000
Einmaliger Zuschuss zum Pensionsfonds	„	—	200 000
Pensionen	„	180 451	166 177
Uebertrag auf neue Rechnung	„	291 611	292 499

An der Mehreinnahme sind betheiligt der Personenverkehr mit 270 000 ℳ und der Güterverkehr mit 748 000 ℳ Die Mehrausgabe fällt hauptsächlich auf die Transportverwaltung, und zwar infolge der erhöhten Leistungen im Fahrdienst. Der Staatszuschuss verminderte sich infolge Ablaufs des Beitrags für die Strecke Erbach-Eberbach um 71 000 ℳ und infolge Besserung der Einnahmen der garantirten Linien um weitere 91 000 ℳ Soweit derselbe dem Rechnungsjahr zu gute kommt, beläuft er sich auf 270 000 ℳ oder 135 000 ℳ weniger als im Vorjahre. Zur Verfügung der Generalversammlung stehen 6 307 562 ℳ Im Vorjahre waren aus dem Betriebe einschliesslich der Zuschüsse aus Staatsgarantie und Erneuerungsfonds 5 771 274 ℳ vorhanden gewesen, ferner durch Ausschüttung der vorläufig wegen des neuen Aktienrechtes zurückbehaltenen Be-

träge 399 902 *M.* Der 1888er Ueberschuss des Betriebes geht daher über den 1887er um 536 289 *M.* hinaus, und den Aktionären stehen, obwohl sie 1887 einschliesslich jener Reserve über 6 171 176 *M.* zu verfügen hatten, diesmal noch 136 386 *M.* darüber hinaus zur Verfügung. Das Anlagekapital am Schlusse des Jahres hat sich von 205.076 Millionen Mark auf 216.706 Millionen Mark erhöht. Von dieser Vermehrung kommt jedoch auf das Jahr 1888 die Verzinsung nur für denjenigen Theil, welcher der Zeit der Inbetriebnahme des Frankfurter Hauptbahnhofes entspricht. Der Güterbahnhof war am 1. Januar, der Personenbahnhof am 18. August dem Betriebe übergeben worden, die volle Einstellung des vermehrten Kapitals wird demnach für 1889 noch eine Erhöhung der Zinsenlast zur Folge haben. Die Erneuerungsfonds sind im ganzen um 83 782 *M.* gewachsen.

Wie die „B. B. Z." mittheilt, soll der Antrag eines Aktionärs auf Konversion der Prioritäten zurückgezogen sein, da die Genehmigung der Regierung hierzu nicht zu erlangen gewesen wäre.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Generalversammlung hat über eine Kapitalsbeschaffung von 4½ Millionen Mark durch Aufnahme einer Prioritätsanleihe beschlossen. Der Zweck sind Erweiterungsbauten und eine Vermehrung der Betriebsmittel. Auf Grund der bestehenden Vereinbarungen sind die Pfälzischen Bahnen verpflichtet, diejenigen neuen Bahnlinien, welche von der Staatsregierung für die Verkehrsverhältnisse der Pfalz noch als nöthig erachtet werden, auf Rechnung derjenigen Gesellschaft zu bauen, in deren Bezirk die einzelne neue Bahnlinie zunächst fällt, wenn die Regierung 4½ pCt. Zins des Bau- und Einrichtungskapitals der neuen Bahn aus der gemeinschaftlichen Betriebsrente bis Ende 1904 garantirt. Es verdient Beachtung, sagt die „Fr. Ztg.", dass diese Befugniss der Staatsregierung nur auf solche Bahnen Anwendung findet, welche bis zum Jahre 1890 „in Anregung kommen"; nach Beginn des genannten Jahres würde eine besondere Vereinbarung mit den Gesellschaften erforderlich sein.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 10. Mai findet eine ausserordentliche Generalversammlung statt, in welcher über die Ausdehnung des Bahnunternehmens bis Senftenberg und Aufnahme einer Anleihe für diesen Zweck Beschluss gefasst werden soll.

Gnoien-Teterower Eisenbahn.

Eine ausserordentliche Generalversammlung am 29. d. Mts. wird über den Bau einer Rübenbahn und über die Aufnahme einer Anleihe zu beschliessen haben.

Berlin-Charlottenburger Pferdebahngesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung am 30. d. Mts. die Vertheilung einer Dividende von 3 pCt. vorzuschlagen.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

v. O. Begriff des „bedeckten" Wagens nach Artikel 424, 1 H.-G.-B.'s Deckenleihe im Sinne der „Allgemeinen Tarifvorschriften" zum „Deutschen Eisenbahn-Gütertarif" vom 1. April 1887 unter B III Nr. 6. Aus den Entscheidungsgründen: In der Bemerkung des Klägers in dem Frachtbriefe: „Verlange eine Decke" war nicht der Antrag auf Gestellung eines gedeckten Wagens im Gegensatz zu einem ungedeckten Wagen im Sinne des Artikel 424 des H.-G.-B.'s bei Nr. 1, d. h. eines seiner Bauart nach mit fester Bedeckung versehenen Wagens, sondern nur das Gesuch um Herleihung einer losen Decke behufs Ueberdeckung der in einem unbedeckten Wagen von ihm verladenen Waaren ausgedrückt; es ist aber nach den Beweisen davon auszugehen, dass die Hadern, wenn sie mit einer solchen Decke rechtzeitig, d. h. vor Eintritt des Regens, bedeckt worden wären, trocken geblieben wären. Durch das Eingehen auf das Verlangen einer Decke übernahm jedoch die Eisenbahn nicht von selbst und kraft des von ihr mit dem Kläger eingegangenen Frachtvertrages die Verpflichtung zur Auflegung der Decke auf den vom Kläger beladenen Wagen, sondern sie begab sich nur in ein ihr von dem Kläger angetragenes, neben dem Frachtvertrage für sich bestehendes und besonders zu beurtheilendes Vertragsverhältniss, welches sich für sie darin erschöpfte, dass sie dem Kläger eine zur Bedeckung der Hadern geeignete Decke leihweise zu überlassen hatte (Entscheid. Bd. XX S. 239). — Es ist daher nur der Ausdruck eines schon von selbst in der Natur des Verhältnisses begründeten Grundsatzes, wenn neuerdings in den „Allgemeinen Tarifvorschriften" zu dem seit dem 1. April 1887, also nach dem im vorliegenden Falle in Betracht kommenden Zeitpunkte, in Kraft getretenen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif unter B III bei Ziffer 6. noch ausdrücklich bestimmt worden ist, dass, wenn der Versender im Frachtbriefe die Stellung eines „offenen Wagens mit einer Decke" beantrage, „dieser Antrag hinsichtlich der Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung dieselbe Wirkung wie der Antrag auf Beförderung im offenen Wagen ohne Decke habe" und dass „der Versender die ihm miethweise überlassene Decke selbst oder durch seine Leute über die Ladung zu legen oder legen zu lassen habe." — Hätte unter solchen Umständen, wie Kläger bebehauptet, der Güterverwalter F. ihm ganz unbeschränkt zugesagt gehabt, die von der Eisenbahn herzugebende Decke seinerseits auf den Wagen mit Hadern legen zu lassen und wäre selbst hierin nicht die Uebernahme einer blossen persönlichen Verpflichtung dieses Beamten, sondern eine solche der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem Kläger zu erblicken, so würde solche doch keinenfalls in den Bereich des vom Kläger mit der Eisenbahn abgeschlossenen Frachtvertrages gefallen sein und daher Kläger dem Beklagten gegenüber sich nicht darauf berufen können, dass er mit Rücksicht auf diesen Vertrag auf die rechtzeitige und gehörige Bedeckung der Hadern durch die Eisenbahnverwaltung habe rechnen dürfen, und daher der Haftpflicht aus Artikel 344 H.-G.-B.'s ledig sei. Die aus dieser Vorschrift für den Absender erwachsende Sorge für das zu übersendende Gut erstreckt sich im Falle der Selbstverladung bis zu dem Zeitpunkte, wo die Eisenbahn von ihm durch die Vollendung der Verladung und Aufladung, also auch der im einzelnen Falle zu bewirkenden gehörigen Bedeckung des Gutes, in die Lage gebracht worden ist, mit dem Transporte der Waare zu beginnen und sie dauert daher im vorliegenden Falle auch nach der Uebergabe des Wagens an die Eisenbahn in der Person des Klägers noch so lange fort, als nicht das Gut, welches nach dem im Frachtbriefe zum Ausdruck gebrachten Willen des Absenders unter Bedeckung mit einer Decke befördert werden sollte, durch die Anbringung einer solchen Bedeckung, für welche im letzten Grunde Kläger zu sorgen hatte, zum Transporte fertig gestellt worden war und daher ohne weitere Einwirkung durch den Kläger in die Funktion der Eisenbahnverwaltung als Frachtführerin eintreten könnte (Entsch. Bd. XIII S. 152 f.). — Aus dem gleichen Gesichtspunkte würde Kläger gegenüber dem Beklagten von der Vertretung für das Nasswerden der Hadern auch dann nicht für entlastet betrachtet werden können, wenn auf Grund der Beweisaufnahme anzunehmen wäre, dass das Nasswerden mit einer fahrlässigen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung, welche den Wagen mit Hadern nach der Uebergabe desselben an sie an einen vor dem Regen nicht gehörig geschützten Ort gestellt hat, in ursächlichem Zusammenhange gestanden habe. Das Gut war wegen des Fehlens der Bedeckung noch nicht völlig verladen und transportfertig, infolge dessen hatte die Eisenbahnverwaltung dieselbe noch nicht als Frachtführerin, sondern als einfache Verwahrerin inne (Entsch. Bd. II S. 58; Eger, Das Deutsche Frachtrecht Bd. III S. 196). Die von ihr in dieser Eigenschaft begangene Fahrlässigkeit müsste nach dem Prinzipe von Artikel 344 H.-G.-B.'s der Kläger dem Beklagten gegenüber selbst vertreten." (Erk. d. IV. Civilsenats des Oberlandesgerichts zu Dresden vom 10. Juli 1888; Wengler, Archiv, N. F. Bd. X S. 97 ff.)

Verschiedenes.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin: Preisaufgabe.

Der Verein hat eine Preisaufgabe gestellt und für die Lösung derselben 1 000 *M.* ausgesetzt. Als Thema ist gewählt: „Welche Vortheile und Nachtheile würde für die Deutschen Eisenbahnen eine Erhöhung der Tragfähigkeit der bedeckten und offenen Güterwagen über 10 t bei Massentransporten bieten?" Die näheren Bedingungen sind unentgeltlich durch Herrn Sekretär Michaels, Berlin, Wilhelmstrasse 92/93, zu erhalten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: die Königlichen Regierungsbaumeister Bernhard in Cottbus unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst, Klimberg in Hagen unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst, v. Beyer in Ratibor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst. Dr. v. Ritgen in Wetzlar unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst und Suadicani in Berlin unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Stadt- und Ringbahn) in Berlin.

Zum Eisenbahn-Bauinspektor ist ernannt: der Königliche Regierungsbaumeister Herrmann in Cassel unter Verleihung

der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Main-Weserbahn) daselbst.

Versetzt sind: der Baurath Hoebel, bisher in Münster, als Vorsteher der zu dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Münster (Wanne-Bremen) gehörigen Eisenbahn-Bauinspektion nach Osnabrück, und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Böhme, bisher in Osnabrück, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Münster-Emden) in Münster.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Eggert, Vorsteher des bautechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, ist gestorben.

Russland: Verkehrsminister General von Paucker †.

Der erst nach dem oft erwähnten Eisenbahnunfall bei Borki zum Minister der Russischen Verkehrsanstalten ernannte General von Paucker ist vor wenigen Tagen an der Lungenentzündung gestorben. Zum vorläufigen Leiter des Ministeriums ist der Senator Geheimrath von Huebbenet ernannt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In Berichtigung des am 10. d. Mts. in Kraft getretenen Nachtrages 2 zum Westdeutschen Verbandsgütertarife Theil II wird bekannt gemacht, dass der Ausnahmetarif 7 für Stückgutsendungen zur Ausfuhr über Schleswig keine Anwendung findet

Hannover, den 11. April 1889. (999)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. In der Strecke Peczenizyn Szczepanowski-Sloboda rungurska-Kopalnia der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Kolomeaer Lokalbahnen wurde infolge Hochwasser der Gesammtverkehr am 10. April l. J. eingestellt.

Diese Verkehrsstörung dürfte 24 Stunden andauern.

Lemberg, am 10. April 1889. (1000)
Die Betriebsdirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der Betrieb auf der Strecke Marienau-Tiegenhof ist am 6. d. Mts. Mittags wieder aufgenommen worden.

Bromberg, den 10. April 1889. (1001)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der zufolge Hochwasser am 10. April l. J. eingestellte Verkehr in der Strecke Peczenizyn Szczepanowski-Sloboda rungurska-Kopalnia der im Betriebe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn stehenden Kolomeaer Lokalbahnen wurde am 11. April l. J. mit Zug 805 wieder aufgenommen.

Lemberg, am 11. April 1889. (1002)
Die Betriebsdirektion.

4. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Wegen Ueberfluthung der Donaugleise in Regensburg war der Umschlagverkehr an der Donaulände daselbst vom 1. bis mit 3. April l. J. eingestellt; am 4. April wurde der Verkehr wieder vollständig aufgenommen.

Unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens wird dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

München, den 11. April 1889. (1003)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Die Hafenbahn in Memel war infolge von Schneeverwehungen während der Zeit vom 1. bis einschliesslich den 18. März d. J. gesperrt, was wir unter Bezugnahme auf § 14, 4 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, hiermit noch nachträglich zur allgemeinen Kenntniss bringen.

Bromberg, den 12. April 1889. (1004)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg ist der Personenhaltepunkt Järshagen vom 15. d. Mts. ab für den beschränkten Eilgut- und Güterverkehr mit der Maassgabe eröffnet worden, dass Sendungen von Järshagen nur in Frachtüberweisung, nach Järshagen nur frankirt zur Beförderung gelangen dürfen und Nachnahmebelastung in beiden Richtungen ausgeschlossen ist.

Berlin, den 16. April 1889. (1005)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Blei und Zink usw. von Rheinland-Westfalen nach Berlin usw. Die Station Niederschönweide (Johannisthal) ist in den vorbezeichneten, vom 1. Januar 1885 bis 31. Dezember d. J. gültigen Ausnahmetarif einbezogen worden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 9. April 1889. (1006)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Güterverkehr. Die in den Gütertarifen für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona einerseits und der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) usw. andererseits enthaltenen niedrigeren Entfernungen und Frachtsätze der Station Tondern des Bezirks Altona finden vom 15. April d. J. ab auch im Verkehre mit der Station Tondern der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn insoweit Anwendung, als für letztere Station im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande z. Z. direkte Verkehrsbeziehungen bestehen.

Köln, den 9. April 1889. (1007)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag V zum Getreide-Ausnahmetarife vom 15. Oktober 1885 in Kraft, enthaltend ausser einigen Aenderungen direkte Frachtsätze für die Station Oesi der Ungarischen Staatsbahn. Derselbe ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 9. April 1889. (1008)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Der am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Tarifnachtrag VI enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, abgeänderte Tarifsätze für Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie neue Ausnahmetarifsätze für Deutschen Zucker in Wagenladungen von 5000 kg zur Ausfuhr nach Rumänien, Serbien, Bulgarien oder weiter.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 11. April 1889. (1009)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. d. Mts. ab wird der Personenhaltepunkt Järshagen für den beschränkten Eilgut- und Güterverkehr mit der Maassgabe eröffnet, dass Sendungen von Järshagen nur in Frachtüberweisung, nach Järshagen nur frankirt zur Beförderung gelangen dürfen und Nachnahmebelastung in beiden Richtungen ausgeschlossen ist.

Bromberg, den 10. April 1889. (1010)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Sand von Pfohren nach Rottweil in Wagenladungen zu 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kommt mit sofortiger Gültigkeit ein Frachtsatz von 0,21 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Stuttgart, den 9. April 1889. (1011)
Generaldirektion
der K. Württb. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. April l. J. kommen für den Verkehr zwischen Mülhausen Nord einerseits und Märstetten, Station der Schweizerischen Nordostbahn, andererseits folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Spezialtarif IIIa 136 } Centimen
„ IIIb 91 } für 100 kg

Karlsruhe, den 12. April 1889. (1012)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab erhöht sich der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 8 für die Beförderung von Eisenerz usw. zwischen Niederscheiden und Antwerpen transit, eingeführt durch Nachtrag XII zum Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarif vom 1. Januar bezw. 15. September 1880, um 0,09 Frcs. für 1000 kg.

Köln, den 14. April 1889. (1013)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Magdeburg-Sächsischer Verband. Die im Magdeburg-Sächsischen Verbands-Gütertarife aufgeführten Entfernungen für den Verkehr zwischen Elsterwerda (S. St. B. und B. D. B.) und den Stationen Rätzlingen, Salzwedel und Schlachtensee des Direktionsbezirks Magdeburg treten am 1. Juni d. J. ausser Kraft.

Dresden, am 15. April 1889. (1014)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Westdeutschen Verbands-Gütertarife Heft Nr. 1—8 sind Nachträge herausgegeben, welche mehre am 10. April und 1. Mai d. J. in Kraft tretende, bezw. bereits mit früherer Gültigkeit bekannt gemachte Aenderungen und Ergänzungen enthalten.

Die Nachträge sind in den Verbandsstationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu beziehen.

Hannover, den 10. April 1889. (1015)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Köln - Minden - Belgisch - Französischer, Bergisch - Märkisch - Belgisch - Französischer und Deutsch - Belgisch-Französischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. ab wird in den Güterklassifikationen zu den in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden direkten Gütertarifen aus der Position „Wolle aller Art" bezw. von der Tarifirung nach Spezialtarif I der Artikel „Kammzug" ausgeschlossen. Derselbe gehört von dem gedachten Tage an zu den Gütern der Allgemeinen Wagenladungsklassen.

Köln, den 12. April 1889. (1016)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut usw. Am 1. Mai d. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu in Wagenladungen von Helenaveen, Station der Niederländischen Staatseisenbahn, nach den Stationen Basel (Badischer Bahnhof und Centralbahnhof), Konstanz, Lindau, Schaffhausen, Singen und Waldshut in Kraft. Durch denselben werden die bezüglichen Frachtsätze des Nachtrags II zum Tarifhefte 1 vom 1. September 1885 aufgehoben.

Köln, den 12. April 1889. (1017)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und den weiter betheiligten Oesterreichischen Bahnen wird laut Bekanntmachung in Nr. 41 des Verordnungsblattes für die Eisenbahnen der Oesterreichischen Monarchie unter den dort angegebenen Bedingungen für Kohlensendungen von Oberschlesien nach den in den direkten Oberschlesisch-Rumänischen Kohlentarif vom 15. Dezember 1887 einbezogenen Stationen der Rumänischen Linien der Lemberg - Czernowitz-Jassy Bahn bei Verfrachtung einer Mindestmenge von 10 000 t Oberschlesischer und auch Ostrauer Kohle ein Frachtnachlass von 0,147 *M.* für 100 kg gewährt.

Breslau, den 12. April 1889. (1018)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Vieh- usw. Verkehr. Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits gelangt an Stelle des Tarifs vom 31. August 1882 am 1. Mai d. J. ein neuer, durch Aufnahme einzelner neuer Stationen erweiterter Tarif zur Einführung. Die in dem letzteren enthaltenen Erhöhungen gegenüber den bisherigen Tarifsätzen gelten jedoch erst vom 15. Juni d. J. ab. Exemplare des neuen Tarifs sind durch die betheiligten Gepäck- bezw. Güterexpeditionen, sowie durch das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 40 ₰ für das Stück zu beziehen.

Berlin, den 11. April 1889. (1019MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr finden vom 15. d. Mts. an für die Beförderung von Petroleum und Naphtha in ganzen Wagenladungen von 10 t ab Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg a. d. Elbe und Lübeck nach Kichenlamitz direkte Ausnahmefrachtsätze Anwendung, welche bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfragen sind.

Hannover, den 8. April 1889. (1020)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. gelangt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag I zur Einführung, welcher neben einer Ergänzung und Berichtigung abgeänderte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen im Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatsbahn sowie Jagstfeld der Badischen Bahn enthält. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. Juni d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, woselbst auch der Nachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 11. April 1889. (1021)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Uebernahmetarif zwischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Ungarischen Nordostbahn und der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn einerseits und Myslowitz transito andererseits. Aufhebung des Tarifes. Mit 1. Juni 1889 gelangt der Uebernahmetarif für den Transport von: Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukten, Bau- und Nutzholz, Eisenbahnschwellen, Eisenerzen, Schwefelkiesen, Borke, Metallen unedlen, Roheisen, Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren, dann Wein zwischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Ungarischen Nordostbahn und der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn einerseits und Myslowitz transito nach oder von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn via Tarnów - Krakau anderseits, gültig vom 1. Januar 1884, zur Aufhebung.

Wien, am 1. April 1889. (1022)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Triest - Fiume - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1889, insoferne Einführung im Tarifwege inzwischen nicht erfolgen sollte, treten für Petroleum bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief neue beziehungsweise ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege von Triest S. B. und Fiume nach mehreren Stationen der E.-D.-Bezirke Breslau und Berlin in Kraft.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die Verbandstationen Auskunft.

Wien, am 8. April 1889. (1023)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Südwestösterreichischer Gemeinschaftsverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1889 tritt für den obbezeichneten Verkehr ein Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Galizische Linien), K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn, K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn einerseits, und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (westliche Linien) anderseits.

Exemplare dieses Tarifes können zum Preise von 25 kr. Oe. W. von den Verbandverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 4. April 1889. (1024)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Zum Lokal-Gütertarife der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Mai 1883 tritt am 1. Mai 1889 der

VI. Nachtrag

mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Stationstarife und Gebührenberechnungstabelle für den Spezialtarif 3,
2. Eröffnung der Haltestelle Vágfalva,
3. Frachtberechnung für Borke (Lohe).

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Tarifabtheilung der Kaschau - Oderberger Eisenbahn (Budapest V. Maria Valeriagasse 11 III. Stock) erhältlich.

Budapest, 15. April 1889. (1025)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Einführung des Nachtrages V zu dem vom 1. Juli 1887 gültigen Lokal-Gütertarife (Theil II) der K. Ung. Staatsbahnen. Zu dem für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen auf sämmtlichen Linien der K. Ung. Staatseisenbahnen vom 1. Juli 1887 gültigen Gebührentarife (Theil II) wird am 1. Mai 1889 der Nachtrag V in Kraft treten, welcher die Bestimmungen für die Gebührenberechnung betreffs der in den Spezialtarif 3 eingereihten Artikel, sonstige Aenderungen bezw. Ergänzungen und Druckfehlerberichtigungen enthält.

Dieser Nachtrag wird in der Tarifabtheilung der K. Ung. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Exemplar erhältlich sein.

Budapest, im April 1889. (1026)
Die Direktion
der K. Ung. Staatsbahnen.

Nachtrag III zu dem allgemeinen Tarife Theil I der Oesterr.-Ungar. Bahnen. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. September 1887 gültigen Tarife Theil I der Oesterr.-Ung. Eisenbahnen, der K. K. Bosnabahn und der K. K. Militärbahn Banjaluka - Doberlin in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Aenderung und Ergänzung der allgemeinen speziellen Bestimmungen, der Güterklassifikation, sowie des Tarifes für Nebengebühren. Insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, gelten diese ab 1. Juni l. J.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. April 1889. (1027 RM)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Mai l. J. tritt der Nachtrag V zum Lokal-Gütertarife Theil II — Heft 3, d. d. 1. Juni 1888, in Kraft. (1028 RM)

Derselbe enthält Einheits-Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs 3, Gebührenberechnungstabellen zum Spezialtarif 3, ferner Ergänzungen und Berichtigungen.

Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Tarifnachträge. Am 1. Mai l. J. treten folgende Tarifnachträge in Wirksamkeit:

a) Nachtrag X zum Tarif Theil II — Heft 1, enthaltend hauptsächlich Ausserkraftsetzung und Berichtigung von Frachtsätzen, ferner Erweiterung des Ausnahmetarifs für Borstenviehtransporte,

b) Nachtrag III zum Tarif Theil III — Heft 4, enthaltend geänderte Frachtsätze für Getreide von oder nach den Nordbahnstationen Bisenz-Pisek und Hradisch,

c) Nachtrag I zum Tarif Theil II — Heft 5, enthaltend Einbeziehung von Stationen in den Tarif und geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit den Nordbahnstationen Bisenz-Pisek und Hradisch.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. April 1889. (1029 RM)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. pr. Böhmische Westbahn. Zum Lokal-Gütertarif Theil II vom 1. April 1882 tritt mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält die Frachtsätze des neuen Spezialtarifs 3.

Prag, am 12. April 1889. (1030)

Die Betriebsdirektion.

Elbeumschlagsverkehr. Nachtrag X. Ungarn-Laube. Mit 1. Mai cr. tritt der Nachtrag X zum Tarife Ungarn-Laube vom 1. September 1885 in Kraft. Derselbe enthält eine neue Ergänzung der Güterklassifikation.

Wien, den 13. April 1889. (1031)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Böhmische Commercialbahnen. Nachtrag VII zum Lokaltarife. Am 1. Mai l. J. tritt zum Lokal-Gütertarife Theil II der Nachtrag VII in Kraft, welcher eine Ergänzung des Haupttarifes aus Anlass der Einführung des neuen Spezialtarifes 3. enthält.

Wien, am 13. April 1889. (1032)

Petroleumverkehr aus Galizien. Anderweite Tarifbestimmungen für die leeren Fässer. Die im Nachtrage II zum Ausnahmetarife für Petroleum, Naphta (Bergnaphta), weisses Steinöl, Bergöl oder Erdöl, Blau- und Grünöl, dann Mineraltheer, sowie für leer retourgehende Petroleumfässer, gültig vom 1. November 1888 enthaltenen Tarifbestimmungen für gebrauchte, nach Galizien leer zurückgehende Petroleumfässer, werden mit Ende April 1889 aufgehoben.

An deren Stelle treten mit Gültigkeit vom 1. Mai 1889 die folgenden Bestimmungen in Kraft:

„Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Petroleum usw. finden für leer nach Galizien retourgehende Petroleumfässer unter folgenden Bestimmungen Anwendung:

1. Es müssen mindestens 60 Stück Petroleumfässer per Frachtbrief und Wagen aufgegeben und durch die Arbeitskräfte der Partei eingeladen bezw. ausgeladen werden.
2. Bei Versicherung des Werthes oder des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung findet die Anwendung dieses Ausnahmetarifes nicht statt, sondern erfolgt Abfertigung von Bahn zu Bahn im gebrochenen Verkehre."

Wien, den 9. April 1889. (1033)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der Verbandbahnen.

---

6. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einladung zur 43. als ordentlichen 36. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 20. Mai 1889 Vormittags 10 Uhr im Administrationsgebäude der Gesellschaft zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und Vorlage der Rechnungsabschlüsse pro 1888.
2. Bericht und Antrag des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1888.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Antrag auf Vermehrung des Gesellschaftskapitals und demgemässe Abänderung des § 7 der Statuten.
5. Antrag auf Abstossung der Schuld des Unternehmens Litt. B an das A-Unternehmen.
6. Wahl in den Verwaltungsrath.
7. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1889.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien (mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B) oder die betreffenden Depositenscheine bei einer der folgenden Stellen und zwar:

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ K. K. priv. allgem. Oesterr. Bodenkreditanstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 12. Mai 1889 zu hinterlegen.

Prag, am 4. April 1889. (1034)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der

Dienstag, den 30. April 1889

um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden XXXI. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1888 und über die mit der Königlichen Rumänischen Regierung rücksichtlich des Betriebes der Rumänischen Linien getroffenen Vereinbarungen.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen Linien im Jahre 1888 und der Rumänischen Linien bis 30. Oktober 1888.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1888.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis längstens 23. April 1889

in Wien bei der Centralkasse der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9), oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank, oder bei der K. K. privilegirten Oesterreichischen Länderbank;
„ Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escompte-Bank;
„ Lemberg bei der Sammlungskasse der Gesellschaft oder bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank;
„ Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen der letztgenannten Bank;
„ Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank;
„ Frankfurt a/Main bei der Deutschen Vereinsbank;
„ Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank;
„ Paris bei der Banque d'Escompte de Paris;
„ London bei der Anglo-Austrian Bank;

mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 14. April 1889. (1035)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

7. Verdingungen.

Verdingung von Feuerungsmaterialien. Die für die Zeit vom 1. Juli 1889 bis dahin 1890 erforderlichen Feuerungsmaterialien und zwar:

53 000 t Steinkohlenbriquettes oder Stückkohlen,
223 000 „ Förderkohlen,
2 800 „ Schmiedekohlen,
700 „ gewöhnliche Gaskohlen,
300 „ Cannel-Gaskohlen,
1 100 „ Lokomotiv-Koaks,
610 „ Schmelz-Koaks und
140 „ kleinstückigen Koaks

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hier, Knochenhauerufersstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Feuerungsmaterialien

bis zum Eröffnungstermin am

Montag, den 29. April 1889, Vormittags 11 Uhr,

an das diesseitige Materialien-Büreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 25. Mai d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in Nr. 85 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 29. März 1888 veröffentlicht.

Magdeburg, den 1. April 1889. (1036)

Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung der nachverzeichneten Oberbaumaterialien zur Bahnunterhaltung für 1890 soll im Submissionswege vergeben werden:

A. 3 000 t Flussstahlschienen, 134 mm hoch,
20 000 Stück Fusslaschen aus Flusseisen,
30 000 Stück Unterlagsplatten aus Flusseisen,
40 000 Stück Laschenbolzen aus Eisen und
150 000 Stück Schienenkloben aus Eisen.
B. 40 000 Stück Querschwellen aus Flusseisen,
3 000 lf. m Weichenschwellen aus Flusseisen,
170 000 Stück Klemmplättchen aus Flusseisen,
170 000 Stück Hakenschrauben aus Eisen,
170 000 Stück Federringe aus Federstahl.

Liefertermine: 1. Februar, 1. April, 1. Juni 1890.

Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von je 1,50 ℳ für die unter A und B aufgeführten Materialien abgegeben.

Die Offerten, welche für die Tonne und in Reichsmark franco einer beliebigen Pfälzischen Eisenbahnstation zu stellen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Oberbaumaterialien" bis zum 25. April d. J. an uns eingereicht werden. (1037)

Ludwigshafen a. Rh., 11. April 1889.

Die Direktion.

v. Lavale.

---

8. Verkauf von Altmaterialien

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Altschienenverkauf. Zum Verkauf der in den diesseitigen Eisenbahn-Betriebsamtsbezirken angesammelten alten Schienen und Oberbaumaterialien wird Termin auf Mittwoch, den 1. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 ℳ Schreibgebühren in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 10. April 1889. (1038)

Materialienbüreau.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 31. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. April 1889.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 27. April.

Inhalt:

Ueber die Enwickelung des Eisenbahnsignalwesens in England.

(Schluss aus Nr. 30.)

Mit Einführung des Flügeltelegraphen begannen auch die Versuche, die Bedienung der Weichen und Signale von einer Stelle aus zu bewirken. Die Stellung des „home signal" in grosser Nähe der Einfahrtsweiche einer Station, vielleicht gar auf dem Dache der erhöht angebrachten Signalbude erleichterte eine derartige Anordnung. Dem Signalmann die Weichenbedienung mit zu übertragen, musste selbstverständlich erscheinen, sowie andererseits den Dienstraum des Postens so anzuordnen, dass dieser mittelst der gewöhnlichen, für Handbedienung eingerichteten Stellvorrichtung die Weiche bezw. die Weichen umlegen konnte. Gregory stellte 1843 die Weichenböcke in die Signalbude, brachte oberhalb derselben ein Rahmwerk an, in welchem die Drahtzüge zu den „home signals" geführt wurden und in steigbügelförmigen Eisen endigten. Der Wärter bediente die Weichen von Hand, die Signale mit den Füssen. Eine Abhängigkeit zwischen Signal- und Weichenstellung bestand nicht, wohl aber zwischen den Signalen selbst, insbesondere zwischen dem „home signal" und dem „distant signal" derselben Richtung, um die richtige Reihenfolge in Anwendung der Signale zu sichern, ähnlich wie bei dem Deutschen Abschlusstelegraph und Vorsignal, wenn diese nicht gekuppelt sind, vielmehr durch besondere Hebel bedient werden. Ausserdem wurden die Wechselbeziehungen zwischen den Signalen so geordnet, dass Signale zu solchen Fahrtrichtungen, die nicht gleichzeitig benutzt werden durften, nicht gleichzeitig auf Fahrt gezogen werden konnten.

Diese Anfangsform eines Stellwerkes wurde später dahin ergänzt, dass

die Weiche durch das gezogene Signal verriegelt wurde.

Zwischen dem ältesten Gregory'schen Apparat und dem ersten für Signal- und Weichensicherung liegt ein Zeitraum von neun Jahren. 1852 wurde an der East Bedford Junction die erste centrale Weichen- und Signalstellung ausgeführt, aber nur in der Form einer Zusammenlegung der Weichenböcke mehrerer benachbarter Weichen an eine Stelle unter Hinzufügung einer Verriegelung einfachster Art. Die Weichenangriffsstange wurde als Riegel verwendet bezw. wurde dieselbe vom Stellhebel aus nach rückwärts verlängert und mit den in die Signaldrahtzüge eingeschalteten, einfachsten Verriegelungsvorrichtungen (den Gänsehalsverschlüssen) in Verbindung gebracht.

Von allen Englischen Sicherungsanlagen sind die von Saxby & Farmer am weitesten bekannt geworden. Die Firma erfreut sich eines wohlverdienten Rufes. Es sind aber die Werktheile und besonderen Anordnungen, welche das Eigenthümliche des Systemes Saxby & Farmer gebildet haben, inzwischen überflügelt und das heutige Stellwerk dieser Fabrik hat nur noch wenig Aehnlichkeit mit denjenigen Apparaten, die seiner Zeit als die vollkommensten ihrer Art galten.

Die Saxby-Farmer'schen Weichen- und Signalsicherungen wurden zunächst auf der London Brighton und South Coast Eisenbahn eingeführt. Das erste Stellwerk datirt vom Jahre

1856, aber noch 10 Jahre später — 1866 — erhob die Midland Eisenbahngesellschaft Einsprache gegen eine Auflage des Handelsamtes, auf einer neu zu erbauenden Linie einige Weichen- und Signalsicherungen auszuführen. Die Vertreter der Gesellschaft erklärten,

> man zwänge sie, gegen ihre eigene Ueberzeugung zu handeln und sie müssten jede Verantwortung für das Weichen- und Signalverriegelungssystem ablehnen.

Man sieht daraus, wie selbst in England, dem berühmten Lande der technischen Fortschritte, engherzige Anschauungen hemmend wirken, wie namentlich Anordnungen für die öffentliche Sicherheit bekämpft werden, wenn die Interessen des Geldbeutels dabei in Frage kommen.

Zu einer eingehenden Beschreibung der Saxby-Farmerschen Erfindung ist hier nicht der Platz. Eine solche ist auch nur an der Hand von Zeichnungen möglich.

Mit dem Namen Saxby-Farmer ist der Begriff des „Interlocking Systemes" unzertrennbar geworden. Die Weichen wurden mit den Weichenhebeln durch festes Gestänge, welches in Rollstühlen gelagert wurde, verbunden. Gewöhnlich benutzte man dazu Gasrohre von 1 Zoll Englisch innerem Durchmesser. An den Verbindungsstellen wurden die Muffen mit beiden Gasrohrenden vernietet, da man die gewöhnliche Verschraubung nicht für zuverlässig genug hielt. Bei einer Länge des Weichengestänges von 30 Yards (27,3 m) und darüber wurden Ausgleichvorrichtungen in der Mitte zwischen Weiche und Stellwerk angewendet, um einen sicheren Zungenschluss zu erzielen. Bei mässigen Entfernungen wurden die Signale mittelst halbzölliger Gasrohre, bei grösseren durch Drähte bewegt. Das längste Weichengestänge dieser ersten Sicherungsanlagen betrug 410 Yards (373,1 m). Signalleitungen aus einfachen Drahtzügen kamen ausnahmsweise bis zu 1 500 Yards (1 365 m) vor, doch ging man schliesslich auf 800 Yards zurück.

Bald wendete man nicht allein für Weichen und Signale, sondern auch für Drehbrücken, Drehscheiben das „Interlocking System" an, kurz immer dann, wenn eine bestimmte Verrichtung erst nach Vollendung einer anderen vor sich gehen darf. —

Der Saxby-Farmer'schen Erfindung gingen einige andere z. B. die von Chambers, Stevens & Son, Yolland voraus. Letztere sind aber nicht weiter vervollkommnet, sie haben nur noch geschichtlichen Werth, während die Firma Saxby & Farmer es verstanden hat, Verbesserungen vorzunehmen und ihre Apparate stets den wachsenden Ansprüchen anzupassen.

Saxby & Farmer waren die ersten, welche die Stellhebel für Weichen und Signale noch mit besonderen Handfallen ausrüsteten. Die Handfallenhebel dienten anfänglich nur zur Hubbegrenzung der Stellhebel, während die Bewegung der Verschlusskörper, zur Erzielung des Abhängigkeitsverhältnisses zwischen den Weichen- und Signalhebeln, unmittelbar von den Stellhebeln selbst ausging.

Den ältesten Verschlusseinrichtungen war es eigenthümlich, dass zu jedem Hebel — einerlei ob Weichen- oder Signalhebel — ein Verschlussschieber mit x Verschlusskörpern gehörte. Denkt man sich nun einen zwanzighebeligen Apparat, so hat man in zwanzig über einander liegenden Ebenen Verschlussvorrichtungen, also z. B. im ungünstigsten Falle 20 Schieberstangen mit zusammen 400 Verschlusskörpern nach verschiedenen Mustern. Das ein solcher Bau der ausgedehnten Anwendung der beschriebenen Einrichtung eine frühe Grenze setzen, also die Benutzung für verwickelte Fälle ungeeignet erscheinen lassen muss, kann nicht weiter verwundern.

Die Handfallenhebel, welche den Hub der Stellhebel begrenzten, die übermässige Inanspruchnahme der beweglichen Theile des Apparates verhinderten, wurden später noch in anderer Weise sachgemäss verwendet. Easterbrook versuchte es zuerst, die horizontalen Verschlusstheile durch die Fallenhebel in Bewegung zu setzen. Die Lüftung der Handfalle leitete die Bewegung der Verschlusskörper ein, die Umlegung des Stellhebels in Gemeinschaft mit dem Fallenhebel setzte die Bewegung fort und das Einschnappen der Fälle nach ausgeführtem Hub vollendete auch die Bewegung der Verschlusskörper. Diese Anordnung gewährt nicht nur den Vortheil, dass der Signalwärter keinen unmittelbaren Einfluss auf die Verschlusselemente hat und sie durch ungeschickte, namentlich ruckweise Hebelbedienung beschädigen kann, sondern den weiteren grossen Nutzen,

> dass die zu verriegelnden Signalhebel schon festgelegt sind, wenn die Falle des betreffenden Weichenhebels gelüftet wird, also *ehe* die Bewegung des letzteren beginnt und dass umgekehrt die Freigabe der Signalhebel nicht eher stattfindet, als bis die Umstellung der zugehörigen Weichenhebel vollständig ausgeführt ist.

Die Easterbrook'sche Erfindung wurde von Saxby & Farmer bald aufgegriffen und in verbesserter Gestalt bei den eigenen Stellwerken zur Ausführung gebracht. Sie ist bis auf den heutigen Tag von gleicher Bedeutung geblieben. Für die grosse Verbreitung der Saxby-Farmer'schen Stellwerke in England sei folgendes angeführt:

Das Stellwerk auf Waterloo Bridge mit 109 Hebeln, das südliche Stellwerk in Brighton mit 240 Hebeln und das nördliche Stellwerk der Station London Bridge mit 280 Hebeln ist von Saxby & Farmer erbaut.

Für die Bedeutung des grossen Stellwerkes auf London Bridge, sowie überhaupt zur Veranschaulichung der Leistungen des Bahnbetriebes in der Weltstadt London sprechen nachstehende Zahlen. Der Bezirk London Bridge wird in 24 Stunden von 600 Zügen befahren und namentlich in der Zeit von 8 bis 10 Uhr Vormittags, wenn der Vorortverkehr zu bewältigen ist, sind nicht weniger als 90 Züge abzufertigen. Dieses riesige Stellwerk ist nur von 4 Posten gleichzeitig besetzt. Es entfallen also auf den Mann nicht weniger als 70 Hebel. Die Dienstdauer beträgt 8 Stunden. Man darf aber bei einer Vergleichung der Englischen mit den Deutschen Stellwerksanlagen nicht vergessen, dass die grosse Hebelzahl der ersteren auf eine eigenthümliche Anordnung der Weichenverriegelung zurückzuführen ist. Es gehören nach den verbesserten Einrichtungen zu *einer* Weiche immer *zwei* Hebel. Der eine dient zum Stellen, der andere zur örtlichen Verriegelung. Das System Saxby und Farmer kennt nämlich keine Weichenumstellvorrichtungen mit Spitzenverschlüssen. Der eine zum Stellen bestimmte Hebel greift mittelst des Gestänges die Weichenzungen unmittelbar an. Ein sicherer Rückschluss, dass die Weiche der Bewegung des Hebels Folge geleistet hat, die Zunge zum festen Anliegen gekommen ist, ist daraus nicht zu machen. Um sich davon Ueberzeugung zu verschaffen, haben Saxby und Farmer stets einen zweiten Hebel — Verriegelungshebel — angeordnet. Derselbe bewegt einen in die Zungenverbindungsstange eingreifenden Riegel. An dem zu diesem Hebel gehörenden Gestänge hängt ausserdem eine Druckschiene, durch welche das Gewicht der rollenden Last mit dazu verwerthet wird, die Zunge fest an die zugehörige Backenschiene zu pressen und ausserdem das Umstellen der Weiche zwischen zwei Achsen eines fahrenden Zuges zu verhindern. Die Druckschiene wird immer an der *inneren* Schienenkante eingebaut, so dass die Radkränze zum Angriff kommen. Viele Jahre hindurch begnügten sich Saxby und Farmer mit einer einfachen Verriegelung. Es fand sich aber bald zu erinnern, dass bei einem Bruch der zum Verriegelungshebel gehörigen Leitung dem Signalwärter kein zuverlässiges Mittel in die Hand gegeben war, diese gefährliche Störung zu erkennen. Deshalb ging die Fabrik dazu über, ein besonderes Sicherheitsschloss anzuwenden. Die Weichenverbindungsstange wird durch *zwei* Riegel gefasst. Der eine wird gezogen, der andere geschoben Die Anordnung ist so, dass der Signalwärter mit Sicherheit erkennen kann, wenn die Verriegelung nicht arbeitet bezw. wenn die zugehörige Leitung zerstört ist. Bei weit entlegenen Weichen wurden auch diese Sicherheitsschlösser nicht für ausreichend gefunden.

Kirby machte zuerst den Versuch, durch Einschaltung von Weichenriegeln in die Signalleitung eine weitere örtliche Verriegelung der Weiche bezw. eine Kontrolvorrichtung für den richtigen Zungenschluss anzuwenden. Die gewählte Einrichtung ist zwar abweichend in der Bauart von den bei uns gebräuchlichen „Riegeltöpfen", erfüllt aber sonst denselben Zweck, d. h. sie wird benutzt als besondere Verriegelung bei Weichen, deren Leitungen 180 m und darüber betragen.

Die Anwendung von elektrischen Verschluss- und Freigabevorrichtungen ist verbreiteter als in jedem anderen Lande Alle Hauptlinien in England haben das Blocksystem eingeführt. Eine Verbindung der elektrischen Verschluss- und Freigabevorrichtungen mit den Stellhebeln der Signale fand anfänglich nicht statt. Selbst noch heute haben einzelne Linien einen Blockdienst ohne Einbeziehung der Signale. Die „elektrischen Blocksignale" ersetzen dann nur den Fernschreiber.

Auf jeder Signalstation sind dann aussen an der Signalbude zwei elektrische Glocken angebracht, je eine für jede Richtung. Ausser den bereits erwähnten beiden Arten von Signalmasten (home und distant signal) gehören zur vollständigen Schliessung eines Blockkreises noch Ausfahrtssignalmaste (starting signals).

Die elektrischen Glockensignale spielen bei dem Englischen Blocksystem eine grosse Rolle. Auf der Londoner Stadtbahn, wo Züge gleicher Gattung einander in festen Abschnitten im geschlossenen Kreise folgen, genügen verhältnissmässig wenige elektrische Signale. Anders ist es auf Linien mit Schnellzug-, Personenzug-, Eilgutzug-, Güterzug-Verkehr. Man macht keine Vormeldungen mit dem Fernschreiber und will doch jedem Signalposten bekannt geben, was für ein Zug erwartet wird. Das gibt natürlich eine höchst verwickelte Signaldienstvorschrift. Bedenkt man dabei, dass noch vor wenigen Jahren jede Bahngesellschaft ihre eigenen Signalvorschriften hatte, dass die für eine Linie gültigen Signale häufig das Entgegengesetzte bedeuteten wie auf der anderen, so bekommt man einen Begriff davon, welche Anforderungen an die Signalposten der Bahnabzweigungen oder Gemeinschaftsstationen gestellt wurden. Das musste zu Verwirrungen führen. Erst eine Reihe von Unfällen gab Veranlassung, dass einige Gesellschaften, welche gemeinschaftlich auf denselben Strecken den Betrieb hatten, eine einheitliche Vorschrift für elektrische Signale gaben.

Für uns hat es immer etwas Befremdendes, wenn wir aus Englischen Signalbüchern entnehmen, wie viele Fragen und Antworten durch Glockenzeichen oder Nadelschwingungen am Galvanoskop gestellt bezw. gegeben werden. Ein Gefühl der Unsicherheit kommt unwillkürlich auf, wenn man liest, dass zwanzig verschiedene Glockensignale nöthig sind, um die für den Zugverkehr wichtigsten Mittheilungen von Wärter zu Wärter gelangen zu lassen. Als Muster möge die Signalvorschrift der Midland Eisenbahn dienen.

Gockensignale.

Nr.	Signal	Glockenschläge
1.	Achtung	1 Glockenschlag.
2.	Ist die Strecke für Kieszug zur Be- und Entladung oder für den Handwagen der Oberbau-Arbeiter zur Fahrt durch den Tunnel frei?	3 "
3.	Ist die Strecke für den Personenzug oder den Leerzug frei?	4 "
4.	Ist die Strecke für einen Viehzug, Eilgutzug, Güterzug, Kohlenzug, Arbeitszug oder eine leere Maschine frei?	5 "
5.	Der Zug fährt in den Blockabschnitt	2 "
6.	Halt wegen Sperrung der vorliegenden Strecke	6 "
7.	Halt, um den Zug zu untersuchen	7 "
8.	Das Signal ist irrthümlich gegeben, der zuletzt signalisirte Zug kommt nicht	8 "
9.	Der Zug verkehrt ohne Schlusssignal (Meldung an den vorliegenden Wärter)	9 "
10.	Der Zug ist gerissen	10 "
11.	Der Zug soll durch den nachfolgenden überholt werden	11 "
12.	Es sind Wagen oder Zugtheile im falschen Gleise abgelaufen	12 Glockenschläge.
13.	Strecke frei, Station oder Abzweigung gesperrt	13 "
14.	Es sind Wagen oder Zugtheile im richtigen Gleise abgelaufen	14 "
15.	Dienstantritt des Signalwärters	15 "
16.	Die Glockensignale sind zu prüfen	16 "
17.	Dienstaustritt des Signalwärters	17 "
18.	Uhrsignal	18 "
19.	Es wird ein Mann zum Anzünden der Laternen oder ein „Nebelwärter" gebraucht	19 "
20.	Erinnerung an das Geben eines Kontrolsignales	20 "

Signale am Galvanoskop.

Nr.	Signal	Ausschlag
1.	Das Glockensignal ist richtig zurückgegeben	1 Ausschlag der Nadel nach rechts.
2.	Ist die Strecke für den Schnellzug frei?	3 "
3.	Ist die Strecke für den Personenzug frei?	4 "
4.	Ist die Linie für den Eilgut- oder Viehzug frei?	5 "
5.	Ist die Linie frei für einen Güterzug, Kohlenzug, eine leere Maschine?	6 "
6.	Ist die Strecke für den Kieszug frei?	7 "
7.	Desgleichen zur Be- oder Entladung?	8 "
8.	Das Galvanoskop ist zu prüfen	16 "
9.	Das Glockensignal ist unrichtig zurückgegeben	1 Ausschlag nach links.
10.	Der Schnellzug fährt in den Blockabschnitt	3 "
11.	Der Personenzug desgleichen	4 "
12.	Der Eilgut- oder Viehzug desgleichen	5 "
13.	Der Güterzug, Kohlenzug desgleichen	6 "
14.	Der Arbeitszug wird be- oder entladen	7 "
15.	Der Zug hat kein Schlusssignal (Meldung an den vorliegenden Posten)	9 "
16.	Der Zug hat die Blockstrecke verlassen	2 Ausschläge nach rechts.

Die im obigen angegebenen Signale enthalten die im regelmässigen Zugmeldedienste nothwendigen, wechselseitigen Verständigungen. Die Station, welche ein Signal abgibt, erhält von der Station, für welche das Signal bestimmt war, als Antwort ein gleiches Glockensignal zurück, sofern letztere der Anfrage zustimmt. Als Bestätigung für den richtigen Eingang der Antwort geht nochmals ein Signal mit dem entsprechenden Nadelausschlag von der erstgenannten Station an die letztere. Damit gilt die Verständigung als beendet. Kann eine Signalstation einen angebotenen Zug nicht annehmen, so wird ein Achtungssignal zurückgegeben.

Man denke sich nun, dass diese 20 verschiedenen Glockensignale in beiden Richtungen spielen, dass die Glockenschläge genau gezählt sein wollen, dass jede Unterlage fehlt, ob die Signalposten unter einander richtige Signale ausgetauscht haben, und man wird sich vergebens nach dem Grunde fragen, weshalb diese Einrichtungen der Verständigung mittelst Morseschreibers vorgezogen sind. Letztere ist schliesslich nicht zeitraubender, weit weniger nervenerregend als das ewige Glockengebimmel, bei dem schliesslich der rüstigste Signalwärter verwirrt werden muss.

Die Gattung eines jeden signalisirenden Zuges erkennt der Wärter aus besonderen Laternen der Lokomotiven.

Zu einer grossen Verbreitung ist das beschriebene Signalsystem nicht gekommen. Gewissermaassen ist es nur ein Vorläufer der richtigen Blockanlagen. Bei der hohen Vervollkommnung des Blocksystemes, welche durch die Verbindung der elektrischen Vorrichtungen mit den Stellhebeln der sichtbaren Signale erreicht wurde, kann es nur Verwunderung erregen, dass ein, im wesentlichen auf hörbare Signale gegründeter Signaldienst, auf einigen Englischen Linien noch bis auf den heutigen Tag angewendet wird. Das Stellwerk für Weichen- und Signalsicherung, vereinigt mit den elektrischen Verschluss- und Freigabevorrichtungen, welche die Missverständnisse in der Verständigung zwischen den verschiedenen im Signaldienst thätigen Personen ausschliessen, ist unstreitig die grösste Errungenschaft im Eisenbahnsignalwesen und die vollendetste

Einrichtung zur Erhöhung der Betriebssicherheit. Alle Anordnungen sind in eine Hand gelegt und, damit auch an der Stelle, von welcher aus die Zugbewegungen geleitet werden, gefährliche Irrthümer nicht entstehen können, ist in den elektrischen Einrichtungen eine mechanische Abhängigkeit zwischen den einzelnen Theilen in der Weise vorgesehen, dass niemals Signale solcher Richtungen, die nicht gleichzeitig befahren werden dürfen, gleichzeitig freigegeben werden können. Ein Irrthum kann also keine Gefahr bringen. Wenn wirklich ein auf den gegebenen Fall nicht passendes Signal freigegeben wird, so kann daraus zwar eine unliebsame Störung in der Zugbewegung, nie aber eine Gefahr entstehen.

Die Grundlage für alle diese sinnreichen Anordnungen bleibt aber immer, dass im gegebenen Fall das Haltsignal von dem Lokomotivführer gewissenhaft beachtet wird. Die Einrichtungen müssen dann aber auch so getroffen sein, dass das Haltezeichen stets befolgt werden k a n n. Soll ein Lokomotivführer z. B. einen Zug auf den Strecken verschiedener Bahnverwaltungen befördern, so ist es billig, zu verlangen, dass auf diesen Strecken dieselben Signalformen für dieselben Begriffe angewendet werden. Die Signalordnung muss in einem solchen Falle einheitlich sein. Ist sie das nicht, so begeht man ein Unrecht, einen Lokomotivführer auf einem ihm fremden Gebiete verwenden zu wollen. Es genügt nicht, dem Mann die verschiedenen Dienstvorschriften mitzugeben und darauf zu vertrauen, dass er sich zurechtfinden wird. Selbst wenn das in vielen Fällen ohne üble Folgen geschehen sein sollte und man in die gewählte Persönlichkeit volles Vertrauen zu setzen berechtigt ist, so muss man doch nicht aus dem Auge lassen, dass Verwechselungen geradezu herausgefordert werden, wenn z. B. auf der Fahrt von A nach B das grüne Licht eine andere Bedeutung hat, als auf der Verlängerung der Strecke von B nach C usw. Augenblickliche Eingebungen, die dem Führer überkommen, verleiten ihn zu Irrthümern. Er hat ein Signal vor Augen und glaubt dessen Bedeutung richtig zu kennen. Er handelt nach seiner augenblicklichen Auffassung in bester Ueberzeugung und richtet dabei vielleicht das grösste Unheil an, weil die Bedeutung, die er dem Signal beigelegt hat, erst auf der Strecke der nächsten Verwaltung zutreffend ist.

Der Mangel einheitlicher Vorschriften für die Bedeutung der unmittelbar für den Lokomotivführer dienenden Signale wird stellenweise in England bitter empfunden. Ungeachtet aller Vorstellungen, aller vorgekommenen Unfälle, halten einige Bahngesellschaften zähe an dem Althergebrachten fest. Stretton bringt darüber in der „Railway Press“ recht interessante Notizen, die wenig dazu geeignet sind, eine günstige Meinung von den Einrichtungen Englischer Bahnen zu erwecken.

Die London und North Western sowie die Great Northern Eisenbahn sind gemeinschaftlich Besitzer einer Linie von Market Harborough nach Botlesford. Die beiden Gesellschaften — anstatt sich über ein einheitliches Signalsystem zu verständigen — betreiben die Strecke jede für sich nach ihrer eigenen Signalordnung. Die Folge davon ist, dass z. B. nördlich von Melton Mowbray das grüne Licht: Fahrzeichen, das weisse Licht: Gefahr bedeutet, während südlich davon das weisse Licht wieder Fahrsignal ist.

Die North Staffordshire Eisenbahn hat aus den Signaldienstvorschriften der North Western und Northern Bahn eine eigene Signalordnung zusammengestellt. Nach derselben bedeutet auf allen Hauptbahnen und Abzweigungen das rothe Licht: Gefahr, das grüne Licht: Freie Fahrt. Erscheint ein weisses Licht an einem Flügeltelegraphen, so muss der Führer annehmen, dass das Signal beschädigt ist; weiss ist ein ungültiges Licht, der Führer soll halten.

Die Scheibensignale führen ein rothes Licht für „Halt“, ein w e i s s e s für „Freie Fahrt.“ Scheibensignale neben verschlossenen Weichen (Anschlüssen), Abzweigungsstellen für Güterzuglinien sollen rothes Licht führen.

Signale an den Eingangsweichen einer Station zeigen rothes Licht für „Halt“, weisses Licht für „Freie Fahrt.“

Es folgt daraus, dass das weisse Licht bei einer Signalstation „Gefahr“ bedeutet, bei einer Scheibe und den Eingangsweichen dagegen „Freie Fahrt.“

Auf der Great Western Eisenbahn ist das weisse Licht das Fahrsignal. Da aber so manche Unregelmässigkeiten vorgekommen sind, weil das weisse Signallicht mit dem Licht einer Strassenlaterne, einer Lampe im Dienstraume verwechselt worden ist, so hat die Gesellschaft ihrer Signalordnung folgenden Nachtrag angefügt:

> Auf einigen grossen Stationen, wo weisse Flammen, die zu anderen Zwecken als für die Signalisirung brennen, in die Richtung der Signalzeichen kommen können, wird an Stelle des weissen Lichtes ein grünes Licht auf den Signalstationen gegeben.

Das heisst denn doch eine Verwirrung anrichten! Auf derselben Bahn für d e n s e l b e n Zweck soll bald das eine, bald das andere Licht verwendet werden. Wohl verstanden, wird hier kein Unterschied zwischen Bahnhof und freier Strecke gemacht. Bei uns wird ja auch freie Einfahrt in die Station durch ein anderes Licht ausgedrückt, als die freie Fahrt auf der Strecke. Das ist ja auch grundsätzlich zweierlei. Nein, die Ausnahmebestimmung der Great Western Eisenbahn schreibt bald grünes, bald weisses Licht für die Einfahrt in Stationen vor. Das würde z. B. dasselbe sein, als wenn ein Zug für die Einfahrt in Bahnhof Friedrichstrasse grünes Licht, für die Einfahrt in Bahnhof Alexanderplatz weisses Licht erhalten müsste usw.

Die Eisenbahnstrecke zwischen Bourn und Sutton Bridge wird von der Great Northern und der Midland Eisenbahn gemeinschaftlich betrieben. Die angewendeten Lichtsignale stimmen weder mit denen der einen, noch denen der anderen Hauptbahn überein. Die Signallichter sind nur roth oder grün; für die Signalisirung genügen die beiden Begriffe „Halt“ oder „Freie Fahrt“.

Ein Führer, der im Laufe eines Tages über die Strecken verschiedener Gesellschaften oder über von mehreren Verwaltungen gemeinschaftlich betriebene Linien fahren soll, wird bei diesem Signalwirrwarr dahin gedrängt, die Anordnungen seiner Verwaltung nicht mit den günstigsten Augen zu betrachten. Es entspricht dem Triebe der Selbsterhaltung und deutet nebenbei auf eine höhere Auffassung der Aufgaben des Eisenbahnbetriebes, als manche Englische Verwaltungen zu haben scheinen, wenn die Lokomotivführer und Feuerleute auf ihren Versammlungen Beschlüsse fassen, die Eisenbahngesellschaften aufzufordern, einheitliche Formen für die sichtbaren Signale und einheitliche Signallichter im Bereich des ganzen Staates einzuführen. Das Publikum müsste diese Bestrebungen im eigenen Interesse mit aller Macht unterstützen, denn die gegebenen Beispiele beweisen, dass im Englischen Signalwesen noch manches faul ist.

Mit den Handsignalen soll es nicht besser aussehen.

Die gerichtliche Untersuchung eines Eisenbahnunfalles bei Hexthorpe hat eigenthümliche Thatsachen ans Licht gebracht. Die Handsignale werden nicht so gegeben, wie sie in den Signalvorschriften abgebildet worden sind. Das Signal, wie es in den Signalbüchern als „Fahrsignal“ angegeben worden ist, würde im praktischen Betriebe als Haltesignal angesehen werden. Stretton meint, dass 99 von 100 Lokomotivführern beim Erblicken eines Wärters, der den rechten Arm gegen das Gleis ausstreckt, annehmen würden, der Mann wolle das Zeichen am Flügeltelegraphen nachahmen und „Halt“ gebieten. Nach dem Signalbuch soll aber diese Stellung „Freie Fahrt“ bedeuten.

Wie schon weiter oben erwähnt worden ist, sind Wegeübergänge in Schienenhöhe in England sehr selten und man hofft, dass das Parlament nie die Genehmigung zur weiteren Herstellung von solchen Uebergängen in der Schienenebene ertheilen würde. Jedenfalls soll aber an einem solchen Ueberwege eine Signalstation eingerichtet und die Schranken mit den Signalen derart in Abhängigkeit gebracht werden, dass sie

nur geöffnet werden können, wenn der Weg nach beiden Seiten gegen den Bahnverkehr durch Haltesignale gedeckt ist.

Bahnkreuzungen in Schienenhöhe sind auch sehr selten und steht deren Vermehrung nicht zu erwarten. Eine Signalstation muss an der Kreuzungsstelle eingerichtet werden und ausserdem hält man noch vier andere Stationen in jeder Richtung vom Kreuzungspunkte auf etwa 1,6 km Entfernung für erforderlich, damit jeder Zug, der einem überkreuzenden Zuge Gefahr bringen könnte, auf ausreichende Länge zum Anhalten gebracht werden kann. Einzelne Verwaltungen haben für die Standorte der festen sichtbaren Signale besondere Vorschriften gegeben. Die nachstehenden Notizen sind einer Anweisung der London und North Western Eisenbahn entnommen.

Das distant signal soll 1000 Yards vor dem home signal stehen. Bei ansteigender Bahn genügen auch 800 Yards. Niemals soll ein Signal über 1200 Yards von der Signalbude entfernt sein.

Das home signal soll der Signalbude so nahe als möglich aufgestellt sein.

Ein junction home signal (Signal an der Bahnabzweigung) soll der gegen die Spitze befahrenen Weiche so nahe als möglich errichtet werden. Das „junction signal" dagegen, welches die Abzweigungsstelle gegen die Zugbewegungen auf der abzweigenden Strecke decken soll, soll so weit vorgeschoben werden, dass ein etwaiges Ueberfahren des Haltezeichens nicht unmittelbar eine Gefährdung der Abzweigungsstelle bedingt.

Für jedes „junction signal" ist ein besonderer Signalmast erforderlich; niemals dürfen die Flügel an ein und demselben Mast befestigt werden.

Platform starting und advanced starting signals (Ausfahrtstelegraphen) sollen in einer Höhe von 15 Fuss über Schienenoberkante angebracht werden. Wenn aber an dem Mast des Ausfahrtssignales auch der Flügel eines vorliegenden Distanzsignales befestigt werden soll, so muss der Mast so viel höher werden, dass die *Nachtsignallichter nicht näher als auf 7 Fuss aneinander rücken.*

Das „distant signal" einer vorliegenden Signalstation darf niemals *vor* dem „home" oder „starting signal" der betreffenden Signalstation selbst stehen. Die Signale sind in einem solchem Falle an demselben Mast anzubringen und zwar der Flügel des distant signal 7 Fuss *unter* dem des „starting" oder „home signals". Die Flügel müssen dann gleichzeitig so miteinander verbunden werden, dass am „distant signal" nie „Freie Fahrt" gezogen werden kann, wenn am „home" oder „starting signal" „Halt" steht. Signalmaste von mehr als 45 Fuss Höhe müssen unten in Augenhöhe des Lokomotivführers einen Nachahmungsflügel (*Nebelarm*) führen. Die Signalbuden sollen so angeordnet werden, dass der Wärter alle Weichen und Signale — insbesondere die gegen die Spitze zu befahrenden Weichen — genau übersehen kann.

Elektrische Nachahmungssignale sind thunlichst zu vermeiden, selbst wenn höhere Signale dadurch unvermeidlich werden.

Alle Signale sollen *links* von dem Gleise, zu welchem sie gehören, aufgestellt werden. Die Inspektoren müssen die allgemeine Anordnung der Signale fortgesetzt im Auge behalten. Insbesondere hat der Betriebsinspektor darauf zu achten, dass die Signalräume zweckmässig gewählt werden und dass der Wärter die Signale beobachten kann. Der Maschineninspektor soll nachsehen, dass die Signale vom Standpunkt des Führers aus gut wahrnehmbar sind, sowie dass an den Abzweigungen die Deckungssignale in angemessener Entfernung vor dem Gefahrpunkt aufgestellt werden. Der Signalinspektor hat die Signal- und Weichensicherungen genau zu beaufsichtigen.

Bei den elektrischen Verschluss- und Freigabevorrichtungen, insbesondere bei den von Spagnoletti, welche mehrfach Anwendung gefunden haben, um beispielsweise die Bedienung eines Ausfahrtssignales — als des Anfangssignales eines Blockkreises — unter die unmittelbare Kontrole des vorliegenden Signalpostens zu stellen, scheinen nicht immer befriedigende Erfahrungen gemacht worden zu sein. Nebenschlüsse, Fehler in den Erdverbindungen, Einflüsse der Luftelektrizität haben häufiger Veranlassung zu Störungen gegeben, ja es wird sogar ein erheblicher Eisenbahnunfall, der Zusammenstoss zweier Personenzüge zwischen Portland Road und Baker Street am 19. März 1888 darauf zurückgeführt.

Alle Einrichtungen, welche eine Entlastung des Signalwärters von persönlicher Verantwortlichkeit bezwecken, müssen fehlerfrei arbeiten. Im anderen Fall verleiten sie den Posten, sich ganz auf die Maschinerie zu verlassen. Er hört auf zu denken, und wenn dann der Mechanismus versagt, merkt er den Fehler nicht und die Grundlage für einen Eisenbahnunfall ist gegeben. Die im Signaldienst thätigen Beamten haben auf vielen Englischen Linien nicht nur Meldung zu machen, wenn Störungen in den elektrischen Verbindungen beobachtet worden sind, sondern auch, wenn alles in Ordnung sich befindet. Die Midland Eisenbahn z. B. schreibt vor, dass ausserhalb an der Signalbude ein Brett mit einer blau gestrichenen Seite nach aussen waagerecht aufzuhängen ist, wenn alle elektrischen Anlagen tadellos arbeiten. Dieses Brett in waagerechter Lage mit einer schwarz gestrichenen Seite nach aussen deutet an, dass Störungen in den Blocks, den Läutevorrichtungen, Lichtanlagen usw. beobachtet worden sind und wenn dieses Brett senkrecht eingehängt ist, sind die Störungen in den Sprechverbindungen zu suchen.

Neben den Verschluss- und Freigabevorrichtungen gibt man neuerdings den Signalstationen noch je einen Fernschreiber oder auch einen Fernsprecher.

Besondere Aufmerksamkeit wird noch der Erleuchtung der Signalräume zugewendet. Das Lampenlicht des Wärters soll niemals mit dem Licht des „home signal" verwechselt werden können. Deshalb dämpft man das Lampenlicht in geeigneter Weise, so dass es immer schwächer leuchtet als die Flamme des home signals.

Wenn eine *eingleisige* Bahn aus einer *zweigleisigen* Bahn abzweigen soll, so baut man doch die Abzweigungsstelle genau so wie die Abzweigung einer zweigleisigen Bahn von einer zweigleisigen. Die beiden Gleise der abzweigenden Strecke werden etwa in 350 Yards Entfernung von der Hauptabzweigung zu einer eingleisigen Bahn wieder vereinigt. Man erzielt damit, dass Züge frei von der Haupt- und der eingleisigen Strecke aufgestellt werden können, also z. B. kann, wenn ein Zug der Seitenbahn vor Uebergang auf die Hauptbahn warten muss, ein Zug von der zweigleisigen Hauptbahn in die Nebenbahn ablenken. Der haltende Zug versperrt ihm nicht den Weg.

Kolle.

Aus Württemberg.

Gesetzentwurf, betr. die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1889/91.

Diesem Entwurf, welcher vor einigen Tagen dem ständischen Ausschuss zugegangen ist, entnehmen wir folgendes:

1. Zur Fertigstellung der bereits genehmigten bez. schon im Bau befindlichen Bahnen Leutkirch-Württembergisch-Bayerische Landesgrenze gegen Memmingen, Wangen-Württembergisch-Bayerische Landesgrenze gegen Hergatz, Tuttlingen-Sigmaringen und Schramberg-Schiltach sind vorgesehen . 3 198 840 M.

2. Für Herstellung einer Lokalbahn von Nagold nach Altensteig werden verlangt . . . . 471 000 M.

Mit der Ausführung dieser Bahn ist vorzugehen, wenn von der Stadtgemeinde Altensteig und den durch sie vertretenen weiteren Betheiligten ein Zuschuss zu den Baukosten im Betrage von 125 000 M. geleistet ist.

3. Für eine Lokalbahn von Reutlingen über Pfullingen, Honau und Kleinengstingen nach Münsingen. Von dieser Eisenbahn ist zunächst die Strecke von Reutlingen bis Honau auszuführen und es werden hierfür bestimmt . . . . . . 1 236 000 M.

Mit der Ausführung ist vorzugehen, wenn seitens der Amtskorporation Reutlingen die Erstattung der auf 264 000 M. veranschlagten Kosten für den dauernd erforderlichen Grund und Boden übernommen, und der vorübergehend erforderliche Grund und Boden zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses kostenfrei zur Verfügung gestellt wird. Die Bestimmung des Zeitpunkts der Inangriffnahme der Strecke von Honau bis Münsingen, sowie des von den Betheiligten zu leistenden Beitrags zu dem Bauaufwand bleibt späterer Verabschiedung vorbehalten.

4. Für Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Eisenbahnen werden bestimmt . 5 380 900 M.

Wir heben die wichtigeren Bauwesen hervor:
- Herstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Mühlacker-Bretten (715 000 M.),
- Erweiterungs- und Neubauten auf dem Bahnhof Mühlacker (Restbedarf 395 000 M.),
- Erweiterung und Umbau des Bahnhofs Cannstatt (Restbedarf 100 000 M.),
- Umbau des Bahnhofs Ulm und für Neubauten auf demselben (Restbedarf 1 400 000 M.),
- Erbauung von Lokomotivremisen in Stuttgart und Esslingen (zusammen 585 000 M.),
- Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung auf dem Bahnhof Stuttgart (25 000 M.),
- Erweiterung und Umbau des Bahnhofs Geislingen (500 000 M.),
- Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Bahnhof Gmünd (83 000 M.),
- Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Bahnhof Horb (78 700 M.),
- Erbauung von 3 weiteren Dienstwohngebäuden in Heilbronn (60 000 M.),
- Einrichtung centraler Weichen- und Signalstellung auf grösseren Bahnhöfen, weiterer Bedarf (200 000 M.),
- Ausführung der Bestimmung in § 3 Ziffer 2 des Bahnpolizeireglements vom 30. November 1885, weiterer Bedarf (500 000 M.),
- Austattung der Stationen mit Vorsignalen (180 000 M.).

5. Für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen werden . . . . 1 290 000 M.
und für die Verbesserung des Fahrbetriebsmaterials 424 000 „
verlangt, nämlich
- für die Ausstattung sämmtlicher Personenzüge mit der Westinghousebremse . . . . 200 000 M.
- „ die Fortsetzung der Einrichtung der Gasbeleuchtung in den Personenwagen . . . . 100 000 M.
- „ die Verbesserung von Bahnpostwagen . . . 44 000 M.
- „ die Verbesserung der Heizeinrichtungen in den Personenwagen . . . . 80 000 M.

Sofern für die Erweiterungs- und Verbesserungsbauten (Ziff. 4) Grunderwerbungen erforderlich werden, sind die Kaufschillinge für die Bauplätze der erforderlichen Gebäude, sowie für die Grundflächen der Stationsanlagen, wie bisher von der Grundstocksverwaltung zu bestreiten. Aus verfügbaren Mitteln der Restverwaltung werden bestimmt:
- für die Bahn von Nagold nach Altensteig ein Beitrag zu den oben genannten Kosten von 25 000 M. und
- für die Bahn von Schramberg nach Schiltach in der Höhe des oben angegebenen weiteren Bedarfs von 120 000 M.

Zur Deckung des weiteren Aufwands sind Staatsanleihen aufzunehmen.

In der Begründung zu dem Gesetzentwurf ist unter anderem auch die Stellung präzisirt, welche die Regierung zu der Frage der Erbauung von Lokalbahnen im allgemeinen einnimmt. Wir geben die betreffenden Darlegungen hier ausführlich wieder:

„Der Ertrag der Staatseisenbahnen ist seit mehreren Jahren im Steigen begriffen, und wenn auch zu der Tilgung der Eisenbahnschuld den Betriebsüberschüssen ein Beitrag noch nicht entnommen werden kann, so hat sich doch der wegen der Unzulänglichkeit des Eisenbahnertrags aus Mitteln der allgemeinen Finanzverwaltung zu leistende Zuschuss zu der Verzinsung der Eisenbahnschuld stetig und namhaft vermindert. Die Besserung der Verhältnisse ist in der Hauptsache nicht in Umständen zu suchen, auf deren Wiederholung nicht gerechnet werden kann, vielmehr ist sie auf den, wie bei der Mehrzahl der übrigen Eisenbahnverwaltungen, so auch in Württemberg eingetretenen allgemeinen Verkehrsaufschwung zurückzuführen. Es liegt dermalen kein Anlass vor, welcher für die nächste Zeit, soweit auf diesem Gebiet überhaupt eine Vorhersage möglich ist, die Besorgniss eines Rückgangs der Eisenbahneinnahmen erwecken könnte. Diese Verhältnisse und der Umstand, dass auch die allgemeine Finanzlage des Staates eine entschiedene Besserung aufweist, lassen es als zulässig und angezeigt erscheinen, an die Erfüllung einer Aufgabe heranzutreten, welche ohne sehr beträchtliche staatliche Opfer nicht durchgeführt werden kann. Es ist dies die Herstellung von solchen Eisenbahnen, welchen nicht die Bedeutung von durch das Wohl des ganzen Landes erforderten Verkehrswegen zukommt, sondern welche vorwiegend die Interessen eines mehr oder weniger ausgedehnten Bezirks zu fördern bestimmt sind. Der Staat als solcher ist an Eisenbahnen dieser Art nur insofern betheiligt, als die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in solchen Gegenden eine günstige Rückäusserung auf den allgemeinen Verkehr und damit auf die Frequenz der Hauptbahnen zu äussern vermag, und weiter insofern, als dem Staat die Pflicht obliegt, unter Umständen für die Verbesserung der wirthschaftlichen Verhältnisse eines Landestheils dann einzutreten, wenn der zu machende Aufwand die finanziellen Kräfte desselben übersteigt. Die Ausführung der Bahnen von mehr lokaler und untergeordneter Bedeutung wird sich im Hinblick auf das in Württemberg bestehende Staatsbahnsystem für die Regel so gestalten, dass der Staat den Bau und Betrieb der Bahnen, welche als bauwürdig erfunden werden, übernimmt und dass die unmittelbar betheiligten Gemeinden und Bezirke zu Leistungen herangezogen werden. Ueber das Maass der Leistungen bestimmte Grundsätze von vornherein aufzustellen, empfiehlt sich nicht. Man wird besser von Fall zu Fall Bestimmung treffen. Die Verhältnisse, welche hierbei in Betracht kommen, sind zu verschiedenartig, als dass eine schablonenmässige Behandlung eintreten könnte.

Was die Stellungnahme gegenüber etwaigen Privatbahnbestrebungen betrifft, so ist zu bemerken, dass gegen die Zulassung von Privatunternehmungen zur Ausführung solcher Bahnen prinzipielle Bedenken nicht bestehen dürften. Insbesondere würde die Ausführung von Privatbahnen, welche nur in einer Richtung an die Staatsbahn anschliessen (Sack- oder Stichbahnen), keinem grundsätzlichen Anstand begegnen. Auch lokale Verbindungsbahnen zwischen zwei Staatsbahnlinien könnten der Privatindustrie dann unter Umständen überlassen werden, wenn nach eingehender Prüfung aller Verhältnisse eine nachtheilige, durch die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse nicht gerechtfertigte Konkurrenz für die Staatsbahn ausgeschlossen erscheint. Die Ausführung von Bahnen durch die Privatindustrie mit Zuschüssen der Interessenten ohne Inanspruchnahme staatlicher Hilfe wird indessen nur in seltenen Fällen und voraussichtlich nur dann möglich sein, wenn Strassen und sonstige öffentliche Wege für die Führung der Bahn benutzt werden können.

Eine Unterstützung von Privatbahnunternehmungen durch staatliche Mittel, sei es in der Form einer Zinsengarantie, wie dies in der bisher nicht praktisch gewordenen Bestimmung des Eisenbahngesetzes vom 18. April 1843 vorgesehen ist, oder durch Gewährung von unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baubeiträgen oder in anderer Weise, wird zwar prinzipiell nicht auszuschliessen, für die Regel wird aber am Staatsbau festzuhalten sein, sobald erhebliche staatliche Mittel für eine Bahn erforderlich werden. Ein fester Grundsatz wird sich auch in dieser Richtung nicht aufstellen lassen, zumal ein bezügliches Gesuch der Regierung noch nicht zugekommen ist. Darin glaubt aber die Königliche Regierung des Einverständnisses der Stände versichert sein zu dürfen, wenn sie den Grundsatz festhält, dass mit der Erbauung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur insoweit vorgegangen werden darf, als für denjenigen Theil des Anlagekapitals, für welchen die Passivzinsen durch den Ertrag der Bahnen voraussichtlich nicht aufzubringen sein werden, andere Mittel als Anlehensmittel, d. h. neben etwaigen entsprechenden Beiträgen der bei der Bahn Betheiligten, Mittel der Rest- oder der laufenden Verwaltung verfügbar gemacht werden können. Mit Recht wurde in der Sitzung der Kammer der Standesherren vom 17. Mai 1887 bei der Berathung über den Bau der Eisenbahn

von Schramberg nach Schiltach bemerkt, dass dies wohl der einzige Grundsatz sei, welcher hinsichtlich der Erbauung von Sekundärbahnen als festzuhalten angesehen werden dürfe, während weiter aufzustellende Bedingungen auf die Entwicklung des Sekundärbahnwesens nur störend einwirken könnten.

Die Frage, ob es sich empfiehlt, ein Programm über die für den Staatsbau überhaupt in Betracht kommenden Linien und über die vorzugsweise nach dem Grad der Dringlichkeit der wirthschaftlichen Bedürfnisse der einzelnen Gegenden zu bestimmende Zeitfolge des Baus aufzustellen, glaubte die Königliche Regierung vorerst noch verneinen zu sollen. Die Aufstellung eines solchen Programms setzt eingehende technische Erhebungen, auch ein Benehmen mit den Interessenten voraus, und von der Anordnung von Vorarbeiten in grösserem Umfang müsste zur Zeit schon darum Umgang genommen werden, weil technische Kräfte nach den gegenwärtig der Eisenbahnbauverwaltung gestellten Aufgaben nicht verfügbar wären. Der Mangel eines allgemeinen Programms wird aber der Ausführung einzelner Linien, deren Bauwürdigkeit nachgewiesen ist, um so weniger im Wege stehen, als es nur erwünscht sein kann, wenn vor einer Beschlussfassung von weiterem Umfang Erfahrungen mit dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Lande selbst gemacht sind."

Nach Ansicht der Königlichen Regierung verdienen nun derzeit zunächst Berücksichtigung die Wünsche der Stadt Altensteig nach einer Eisenbahnverbindung mit Nagold, sodann das Projekt einer Eisenbahn von Reutlingen durch das Echazthal nach Münsingen und endlich die Bestrebungen von Künzelsau um einen Anschluss an die Kocherbahn.

Die erstgenannte Bahn und eine Theilstrecke der an zweiter Stelle genannten Bahn, nämlich die Strecke von Reutlingen bis Honau sind zur alsbaldigen Ausführung bestimmt.

Für die Strecke Honau bis Münsingen und für den Anschluss von Künzelsau an das Eisenbahnnetz liegen vollständige Projektbearbeitungen noch nicht vor. Vorarbeiten wegen der Eisenbahnverbindung nach Künzelsau sind auf Kosten der Betheiligten im Gang.

Seitens der Interessenten an der Eisenbahnstrecke von Honau bis Münsingen ist ein Anerbieten, die Kosten einer generellen Projektbearbeitung zu bestreiten, bisher nicht gemacht worden.

Die Königliche Regierung gibt sich der Hoffnung hin, dass das Ergebniss des Staatshaushalts im Jahre 1888/89 die Möglichkeit schaffen wird, die für die letztgenannten beiden Bahnen seitens des Staates ohne Aussicht auf einen Zinsenertrag aufzubringenden Mittel der allgemeinen Restverwaltung zu entnehmen. Für den Fall, dass auch die Interessenten die ihnen anzusinnenden Leistungen aufbringen, ist in Aussicht genommen, dem im nächsten Winter tagenden Landtage Anträge wegen der Ausführung der in Frage stehenden beiden Bahnstrecken zu unterbreiten.

Den eingehenden Begründungen für die beiden neu vorgesehenen Lokalbahnen ist zu entnehmen:

Bahn von Nagold nach Altensteig.

Die nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu betreibende Bahn mit einer Spurweite von 1 m, einem Minimalradius von 110 m und einer Maximalsteigung von 1 : 25 ist in der Hauptsache auf dem Körper der Staatsstrasse von Nagold nach Altensteig auszuführen. Bei den Kurven- und Steigungsverhältnissen der Strasse unterliegt die Strassenbenutzung mit Ausnahme einer Stelle, welche korrigirt werden muss, keinem Anstand. Die Strassenbauverwaltung räumt die unentgeltliche Benutzung der Staatsstrassen ein. Die vom strassenpolizeilichen Standpunkt aus zu stellenden Bedingungen sind bei Aufstellung von Plan und Kostenvoranschlag berücksichtigt. Die Benutzung der Ortsstrassen ist gleichfalls zugestanden.

Nach dem Kostenvoranschlag berechnet sich der Aufwand für die 15,5 km lange Bahn auf 596 000 ℳ.

Ueber die Gesichtspunkte, nach welchen der Plan und der Kostenvoranschlag bearbeitet wurden, ist folgendes gesagt:

Anlangend die Wahl der Bahnart, so war in Betracht zu ziehen, dass bei der geographischen Lage der Stadt Altensteig im Winkel zweier Bahnen, welche für den durchgehenden Verkehr von Süd nach Nord und von Ost nach West erbaut sind, nicht daran gedacht werden kann, dass je einmal eine die Stadt Altensteig näher berührende Hauptbahn hergestellt werden wird. Eher könnte die künftige Ausführung eines den lokalen Interessen der betreffenden Gegenden dienenden Eisenbahnnetzes in Aussicht genommen werden, welches von Nagold ausgehend das obere Nagoldthal einerseits mit dem Murgthal mit Anschlüssen in Freudenstadt und Gernsbach, andererseits mit dem Enzthal mit Anschluss in Wildbad verbindet. Ein solches Bahnnetz ist selbstverständlich nur denkbar, wenn es in der technisch zulässigen einfachsten Form mit möglichst geringem Aufwand zur Ausführung gebracht werden kann. Für die Erstellung dieses Bahnnetzes liegt zur Zeit kein Bedürfniss vor. Immerhin wird es gerechtfertigt sein, bei Ausführung der Theilstrecke Nagold-Altensteig insofern hierauf Rücksicht zu nehmen, dass dieselbe in keiner anderen als in der einfachen Weise zur Ausführung gebracht wird, in welcher die übrigen Theile des Bahnnetzes mit Nothwendigkeit erstellt werden müssten. Aber auch abgesehen von der Fortsetzung der Bahn über Altensteig hinaus und selbst in dem Fall, dass die Bahn Altensteig-Nagold für alle Zeiten nur als Sackbahn mit der Endstation Altensteig in das Auge zu fassen wäre, könnte die Ausführung der Bahnanlage mit sanfteren Gradienten und grösseren Kurvenradien nicht in Betracht kommen, weil der zu erwartende Verkehr doch nicht von einer solchen Bedeutung sein wird, dass die im Falle einer günstigeren Bahnanlage bei dem Betriebe zu erhoffenden Ersparnisse dem erheblichen Mehraufwand in der Anlage das Gleichgewicht halten könnten. Es war deshalb vor allem, um eine billige Schienenverbindung zu erhalten, die Benutzung der öffentlichen Strassen zur Auflagerung des Schienengleises in Aussicht zu nehmen. Dabei ist die Frage einer besonderen Prüfung unterzogen worden, ob es nützlich wäre, ein eigenes gegen die Strasse erhöhtes Bankett anzulegen, welcher Mehraufwand hierdurch entstände und ob dieser Mehraufwand zu den für den Betrieb und die Bahnerhaltung zu erwartenden Vortheilen im richtigen Verhältniss stehen würde?

Es hat sich ergeben, dass eine solche Gestaltung der Bahnanlage nur mit grossen Schwierigkeiten und Opfern möglich wäre, weil beim Durchgang der Bahn durch Ortschaften auf die besonderen Zugangsverhältnisse oft zu jedem einzelnen Wohn- und Oekonomiegebäude Rücksicht genommen und vielfach für eine Strassenerbreiterung gesorgt werden müsste. Der Mehraufwand, welchen eine Anlage der gedachten Art verursachen würde, ist auf den namhaften Betrag von 120 000 ℳ berechnet. Unter diesen Umständen konnte der Gedanke nicht weiter verfolgt werden.

Auf die Wahl der Spurweite von 1 m statt der Normalspur hat gleichfalls der Gesichtspunkt der billigsten und rentabelsten Bauausführung geführt. Die Wahl der Normalspur würde erfordern, dass nicht bloss das Maximalladeprofil, sondern das grössere Normalprofil des lichten Raumes auf der Strasse frei zu halten und demgemäss die Strasse entsprechend zu erbreitern wäre. Dadurch würde ein erheblicher Mehraufwand für den Unterbau und für Grunderwerbungen, Stützmauern usw. erwachsen. Noch grössere Mehrkosten würde der Oberbau erfordern, wenn derselbe zur Ermöglichung des unmittelbaren regelmässigen Uebergangs der Fahrzeuge der Hauptbahn hergestellt werden müsste. Im ganzen würde die normalspurige Bauausführung um 438 000 ℳ höher zu stehen kommen, als das dem Voranschlag zu Grunde liegende Projekt. Das Umladen einzelner Güter ist weder besonders schwierig noch kostspielig. Für das Umladen einer Wagenladung von 10 000 kg wird ein Betrag von 2 ℳ und für Stückgut von 2 ₰ für 100 kg durch einen entsprechenden Zuschlag zu den sonstigen Taxen zu erheben sein. Dabei werden Einrichtungen getroffen werden, welche es ermöglichen, dass solche Güter, welche sich zum Umladen nicht eignen, namentlich Gerberrinde und feinere Schnittwaaren, in den Wagen der Hauptbahn (gegen besondere Vergütung) befördert werden können.

Was die voraussichtliche Rentabilität der Bahn betrifft, so sind die Einnahmen zu 42 472 ℳ, die Ausgaben zu 34 200 ℳ im Jahre veranschlagt.

Es wäre somit ein Reinertrag von . . . . . . 8 272 ℳ
oder rund . . . . 8 300 „
in Aussicht zu nehmen, welcher bei einem dem (bei Aufstellung der Motive) bestehenden Kourswerth 4 pCt. Württembergischer Staatsobligationen entsprechenden Zinsfuss von 3,77 pCt zur Verzinsung eines Baukapitals von rund 221 000 ℳ ausreichen würde. Ohne Aussicht auf Zinsertrag bleiben . . . 375 000 ℳ

Hieran kann mit Rücksicht auf die Förderung der lokalen Interessen eines grösseren und wichtigeren Verkehrsbezirks, sowie auf den für den staatlichen Waldbesitz von der Bahn zu erwartenden erheblichen Nutzen, endlich in Berücksichtigung des Umstandes, dass der staatliche Aufwand auf die Strassenunterhaltung im Falle des Bestehens der Eisenbahnverbindung sich vermindern wird, eine Summe von . . . . . 250 000 ℳ auf verfügbare Mittel der Restverwaltung übernommen werden, der Rest mit . . . . 125 000 ℳ ist von den Verkehrsinteressenten, nämlich der Stadt Altensteig und den durch sie vertretenen weiteren Betheiligten aufzubringen. Mit der Stadtgemeinde Altensteig ist ein entsprechender Vertrag zustande gekommen; sie hat sich verpflichtet, an den Staat die Summe von . . . . . . 125 000 ℳ als unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Betrag zu dem Bauaufwand zu bezahlen, wobei ihr überlassen ist, die Beiträge der übrigen Betheiligten für sich zu erheben. Sollte der Bauaufwand die Summe von 596 000 ℳ nicht erreichen, so soll der Stadt Altensteig $^1/_3$ der Ersparnisse auf ihren Beitrag zurückvergütet werden. Die Grunderwerbung hat die Stadt Altensteig gegen Abrechnung des Aufwandes an ihrer Leistung übernommen.

Eisenbahn von Reutlingen nach Münsingen.

Die Berathung, welche am 6. Juni 1887 in der Kammer der Abgeordneten über verschiedene auf Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der oberen Neckarbahn und der Donaubahn von Reutlingen oder Urach aus gerichtete Petitionen stattfand, hat erkennen lassen, dass auf die Verwirklichung des damals erfolgten Projekts einer Vollbahn über die Alb wegen der vorzugsweise lokalen Bedeutung und bei der in Aussicht zu nehmenden ganz ungenügenden Rentabilität einer solchen Bahn in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden kann. Es mag daran erinnert werden, dass im Falle des Baues der Bahn eine Erhöhung des thatsächlichen Eisenbahndefizits um den Betrag von jährlich rund 400 000 ℳ. zu erwarten wäre, wobei die in Aussicht zu nehmenden Frachtausfälle der bestehenden Bahnen noch nicht eingerechnet sind.

Jene Berathung hat die erwünschte Folge gehabt, dass die Betheiligten dazu gelangt sind, von dem aussichtslosen Verlangen der Erbauung einer Vollbahn über die Alb abzustehen und statt dessen die für den betreffenden Landestheil wünschenswerthe Schienenverbindung in der Gestalt einer allmählich in gewissen, durch Gesetz zu bestimmenden Perioden auszubauenden Bahn untergeordneter Bedeutung anzustreben. Die Königliche Regierung ist überzeugt, dass der zu erwartende Verkehr einer Echazbahn durch eine Bahn untergeordneter Bedeutung vollständig bewältigt werden kann.

Auch bei der Fortsetzung der Bahn über die Alb handelt es sich wesentlich nur darum, lokale Bedürfnisse zu befriedigen und eine bis jetzt eisenbahnlose Gegend in das Netz einzubeziehen und dadurch wirthschaftlich zu fördern. Bei Anlage einer Bahn untergeordneter Bedeutung zur Verbindung der oberen Neckarbahn mit der Donaubahn fallen die sehr gewichtigen Bedenken gegen eine solche Verbindungsbahn weg, welche auf die mit der Anlage einer Vollbahn zu gewärtigenden Frachtausfälle sich gründen.

Wird von der Möglichkeit des späteren Umbaus der jetzt anzulegenden Thalbahn abgesehen und die Ausführung der ganzen Verbindungsbahn als normalspurige Bahn untergeordneter Bedeutung in das Auge gefasst, so ist hierdurch und namentlich durch die Anlage einer dem Verkehrsbedürfniss völlig genügenden Zahnradbahn für den Albaufgang eine so wesentlich billigere Herstellung gegenüber den Kosten einer Vollbahn zu erreichen, dass überhaupt die Fortsetzung der Bahn von Honau nach Münsingen und weiter nach Osten als bauwürdig und erreichbar erscheint.

Ein in Reutlingen gebildetes Eisenbahnkomitee hat im September 1887 die Mittel zu generellen Vorarbeiten für eine Echazbahn von Reutlingen nach Honau zur Verfügung gestellt.

Diese Arbeiten wurden im Spätherbst 1887 aufgenommen und im Sommer 1888 zu Ende geführt. Nach deren Ergebniss ist ein generelles Projekt und ein Voranschlag für eine nach der Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung zu bauende und zu betreibende Bahn gefertigt worden. Die Königliche Regierung befürwortet ihrerseits die alsbaldige Ausführung dieses Projekts. Sie schlägt vor, gleichzeitig mit der Anordnung des Baus der Echazbahn die Fortsetzung der Bahn von Honau bis Münsingen mit Vorbehalt der Bestimmung des Zeitpunkts der Ausführung dieser Strecke gesetzlich zu bestimmen und damit die Streitfrage, ob der Anschluss nach Münsingen von Reutlingen oder von Urach aus zu erfolgen hat, zu lösen. Dieser Antrag empfiehlt sich schon aus Gründen der Zweckmässigkeit. Denn die endgültige Feststellung des Plans für die Thalbahn ist von der Erledigung der Frage, ob auf eine Fortsetzung derselben auf die Albhöhe Rücksicht genommen werden muss, abhängig. Sodann ist die Beitragsleistung der Amtskorporation Reutlingen zu den Kosten der Thalbahn, wovon später die Rede sein wird, an die von deren Standpunkt aus nicht unberechtigte Voraussetzung geknüpft, dass die Fortsetzung der Echazbahn bis Münsingen gesetzlich angeordnet wird.

Der Vorschlag sodann, im Anschluss an die Echazbahn den seither von der Bahn weit abgelegenen Theil der Schwäbischen Alb in das Eisenbahnnetz einzubeziehen und die Echazbahn demgemäss als erstes Glied eines auf die Albhöhe vorerst bis Münsingen weiterzuführenden und in späterer Zeit an eine Station der Donaubahn anzuschliessenden Schienenwegs zu behandeln, beruht in der Hauptsache auf denselben Gründen, welche schon in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 6. Juni 1887 für den Anschluss einer etwaigen Verbindungsbahn über die Alb in Reutlingen geltend zu machen waren. Vor allem ist es die Rücksicht auf das grössere Verkehrsgebiet der Reutlinger Route, worauf bei einer vorzugsweise lokalen Interessen dienenden Bahn besonderer Werth gelegt werden muss. Dazu kommt, dass das Ermsthal in der hauptsächlichsten Verkehrsrelation thalabwärts seine Bahn zum Anschluss an die Staatsbahn schon hat und dass die Ansprüche von Reutlingen auf die endliche Gewinnung einer besseren Verbindung mit dem industriereichen Echazthal und mit dem Hinterland auf der Alb nicht länger zurückgestellt werden sollten.

Ueber das aufgestellte Projekt ist in technischer Beziehung folgendes anzuführen.

Da eine Echazbahn den Interessen der Thalbewohner nur dienen kann, wenn dieselbe dem Flusslauf folgt, in welchem die besten Strassen als natürliche Zufahrtswege, die Ortschaften, Fabriken und Wasserkräfte sich befinden, so konnte nur eine solche Trasse in Frage kommen, welche sich nach Lage und Visir der Thalsohle möglichst anschmiegt und dem Anschluss von Fabrikgleisen die geringsten Schwierigkeiten entgegensetzt. Die Bahn soll normalspurig ausgeführt werden. Hierfür ist weniger der Umstand, dass es sich vorerst nur um eine verhältnissmässig kurze Strecke handelt, wobei das Verhältniss der Kosten des Transports auf der Bahn zu den Kosten, wie sie sich bei Wahl der Schmalspur für das Umladen ergeben, in einem ungünstigen Verhältniss ständen, maassgebend gewesen; vielmehr glaubte man der Thatsache eine ausschlaggebende Bedeutung beimessen zu sollen, dass eine Schmalspurbahn bei den vorliegenden örtlichen Verhältnissen erhebliche Ersparnisse an den Baukosten nicht zu bieten vermöchte.

Die Erhebungen darüber, ob für die Führung der Bahn die Staatsstrasse von Reutlingen bis Honau zur Auflegung des Schienengleises in Anspruch genommen werden könnte, haben ergeben, dass die Einführung der Bahn in den Bahnhof Reutlingen, die Führung der Strasse durch Pfullingen, und die ungünstigen Gefällsverhältnisse der Strassenstrecke zwischen Pfullingen und Unterhausen die Mitbenutzung der Strasse nur an wenigen Stellen und unter schwierigen Umständen gestatten würden. Weder in technischer noch finanzieller Beziehung wäre daher irgend welcher Vortheil von der Inanspruchnahme der Staatsstrasse Reutlingen-Honau zu erwarten.

Die Bahn soll mit einem kleinsten Krümmungshalbmesser von 150 m und einer grössten Steigung von 1:45 hergestellt werden.

Als Stationen sind vorgesehen: eine Haltestelle Eningen, ein Bahnhof Pfullingen, eine für Unterhausen und Oberhausen gemeinsame Haltestelle sowie ein Bahnhof für die vorläufige Endstation Honau.

Nach dem Kostenvoranschlag berechnet sich der Aufwand für die 10,75 km lange Bahn Reutlingen-Honau auf 1 500 000 ℳ., wovon 264 000 ℳ. auf die Grunderwerbung fallen. Bei der Kostenberechnung wurde vorausgesetzt, dass der Gleiseoberbau so kräftig konstruirt wird, dass die Thalbahn auch von schwereren Lokomotiven mit einem Dienstgewicht bis zu 36—40 t und einer Achsenbelastung bis zu 14 t befahren werden kann.

Im übrigen wurde angenommen, dass die Ausführung von Bahnwärterhäusern, Einfriedigungen und Signaleinrichtungen unterbleibt, und die Erstellung der Kunstbauten und Hochbauten der Stationen in einfachster Weise erfolgt.

Was eine etwaige spätere Fortsetzung der Echazbahn auf die Alb in technischer Beziehung anbelangt, so kann der Aufstieg als Adhäsionsbahn von Pfullingen aus durch das Zellerthal oder von Honau aus erfolgen. In beiden Fällen würde der Aufgang von der Thalsohle bis zur Albhöhe bei Kleinengstingen bei einer Maximalsteigung von 1:45 einen Bauaufwand von etwa 5 Millionen Mark verursachen. Aber auch bei Anwendung der stärksten für Adhäsionsbahnen untergeordneter Bedeutung noch zulässigen Steigung von 1:25 würden sich die Baukosten noch auf 2 600 000 ℳ. belaufen und wäre ausserdem die Leistungsfähigkeit einer solchen Bahn eine ganz geringe.

Da der Verkehr auf der Strecke Honau-Münsingen, auch wenn später die Bahn von Münsingen bis zur Donaubahn weitergeführt sein wird, wohl nie eine solche Bedeutung erlangen wird, dass die Betriebskosten einer Adhäsionsbahn durch die Einnahmen gedeckt würden, so kann für die Fortsetzung der Echazbahn auf die Alb nur eine Zahnradbahn, welche auf kürzestem Weg mit möglichst geringem Bauaufwand die Albhöhe erreicht, in Betracht kommen. Die Lage der Endstation Honau gestattet den Aufgang mittelst Zahnradbahn mit Steigung von 1 : 5 oder 1 : 10, in ersterem Fall mit einem Aufwand von etwa 643 000 ℳ., in letzterem mit dem Kostenaufwand von etwa 1 500 000 ℳ. bis Kleinengstingen. Um für den Fall des späteren Anschlusses der Bahn an die Donauthalbahn den weitgehendsten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit zu entsprechen, wäre eine Steigung der Zahnradbahn nicht grösser als von 1 : 10 zu wählen. Es könnte auf der hiernach angelegten Zahnradbahn bei der Anwendung von 2 Maschinen mindestens dasselbe Zuggewicht befördert werden, wie auf einer Adhäsionsbahn mit der Steigung von 1 : 40. — Die Weiterführung der Bahn von Kleinengstingen bis Münsingen bietet keine technischen Schwierigkeiten. Die Bahn wird dem Lauter- und Baumthal folgen, eine stärkste Steigung von etwa 1 : 80 und eine Länge von 19 km erhalten und die Station Münsingen in der Höhe von etwa 706 m erreichen.

Zur Vergleichung mögen noch die Kosten einer Vollbahn angegeben werden, welche für die Strecke Reutlingen-Kleinengstingen berechnet sind. Dieselben

betragen, wenn der Albaufstieg nach Kleinengstingen von Honau aus erfolgen würde . . . . 8 000 000 ℳ, wenn der Aufstieg von Pfullingen durch das Zellerthal ausgeführt und von Pfullingen bis Honau eine Sackbahn untergeordneter Bedeutung gebaut würde . . . . . . 7 100 000 ℳ.

Das Projekt einer normalspurigen Bahn untergeordneter Bedeutung wird für die Strecke Reutlingen-Kleinengstingen einen Aufwand von rund 3 000 000 ℳ. verursachen.

Nach einer Darlegung über die wirthschaftlichen Verhältnisse der durch die Bahn Reutlingen-Honau berührten Gegend und über das Bedürfniss der projektirten Bahn für die Interessen des betreffenden Verkehrsgebiets, das rund 34 000 Einwohner umfasst, folgt eine Berechnung über die voraussichtliche Rentabilität der Bahn. Hierbei sind

die Einnahmen zu . . . . 84 000 ℳ.
die Ausgaben zu . . . . 38 000 „

veranschlagt.

Als Reinertrag liesse sich hiernach freilich wohl nicht sofort, aber jedenfalls dann, wenn sich die Echazbahn im Laufe der Jahre in den Verkehrsgewohnheiten ihrer kommerziellen Bevölkerung eingelebt haben wird, eine Summe von 46 000 ℳ. in Aussicht nehmen.

Dieser Reinertrag würde bei einem den damaligen Kourswerth 4 pCt. Württembergischer Staatsobligationen entsprechenden Zinsfuss von 3,77 pCt. zur Verzinsung eines Baukapitals von rund 1 220 000 ℳ. ausreichen. Da der Bauaufwand bezw. das Anlagekapital 1 500 000 ℳ. beträgt, so bleiben durch Verzinsung nicht gedeckt 280 000 ℳ., und es ist deshalb den Interessenten angesonnen worden, die Kosten der Grunderwerbung im veranschlagten Betrag von 264 000 ℳ. als Beitrag zum Bahnbau zu leisten.

Die Interessenten haben sich hierzu bereit erklärt.

Von der Inanspruchnahme der Mittel der Restverwaltung für das gegenwärtige Bahnunternehmen konnte um so mehr abgesehen werden, als die Fortsetzung der Bahn bis Münsingen nur mit sehr namhaften Opfern des Staats möglich sein wird. Der diesmal vom Staat aufzubringende Betrag des Anlagekapitals, welcher nach der aufgestellten Rentabilitätsberechnung eine Verzinsung durch den Reinertrag der Bahn nicht erwarten lässt, ist nicht erheblich.

Die den Betheiligten auferlegte Leistung dürfte im richtigen Verhältniss zu der Leistungsfähigkeit und dem hervorragenden Interesse derselben an dem Zustandekommen der Bahn stehen.

Als aus Anlehensmitteln zu decken ist die Summe von . . . . 1 236 000 ℳ. vorzusehen.

Die Begründung für Herstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Mühlacker-Bretten lautet: Die Hauptbahnstrecke Ulm-Mühlacker ist mit einem Doppelgleise ausgestattet.

Auch für die anschliessende Strecke Mühlacker-Bretten war die Erbauung eines zweiten Gleises früher schon beabsichtigt, die Absicht ist indessen bisher nicht verwirklicht worden. Der Mangel des zweiten Gleises auf der letzteren Strecke ist mit verschiedenen Missständen verbunden. Bei der grossen Anzahl von Zugfahrten (zur Zeit täglich 40 Züge und bis zu 8 Leermaschinen) und bei dem Umstande, dass nur eine Zwischenstation, Maulbronn, vorhanden ist, deren Entfernung von den beiden Nachbarstationen 11,04 km bezw. 6,04 km beträgt, kann die Verspätung nur eines Zuges unter Umständen eine ganze Gruppe von Zügen in Mitleidenschaft ziehen und Kreuzungs- und Ueberholungsverlegungen nothwendig machen. In Zeiten besonderer Inanspruchnahme der Bahn für aussergewöhnliche Transporte lassen sich zeitweilige Einstellungen fahrplanmässiger Züge nicht vermeiden. In die Strecke Maulbronn-Bretten noch eine weitere Zwischenstation einzulegen, wäre des starken Gefälles von 1 : 100 wegen nur mit unverhältnissmässigen Kosten durchführbar und könnte keine volle Abhilfe bringen. Dazu kommt, dass, nachdem die Badische Strecke Bretten-Bruchsal ein zweites Gleise erhalten hat, die für den Durchgangsverkehr von der Württembergischen Hauptbahn nach dem Mittel- und Unterrhein, sowie nach Frankfurt wichtige Württembergische Bahn Mühlacker-Bretten in ihrer Leistungsfähigkeit hinter ihrer natürlichen Fortsetzung nicht zurückstehen darf. Es ist deshalb die Herstellung des zweiten Gleises jetzt beabsichtigt. Die für das bestehende Gleise nothwendig gewordene vollständige Erneuerung des Oberbaues mittelst Gleiseumbaues in D-Profilschienen und eisernen Schwellen nach dem Vorgange bei der Hauptbahn wäre bei dem dermaligen starken Zugverkehr nur mit den grössten Schwierigkeiten durchführbar, so dass auch aus diesem Grunde die baldigste Erstellung eines zweiten Gleises sehr erwünscht ist.

Die Ausstattung der Stationen mit Vorsignalen ist folgendermaassen begründet:

Bei einer grösseren Anzahl von Stationen sind die örtlichen Verhältnisse derart, dass es dem Lokomotivpersonal der einfahrenden Züge nicht möglich ist, die vor den Einfahrtsweichen stehenden Einfahrtssignale und deren Stellung auf freie oder gesperrte Einfahrt auf eine grössere Entfernung zu sehen. Es sind deshalb bei diesen Stationen, um einem Zusammenstoss von Zügen vorzubeugen, in einer gewissen Entfernung von den Einfahrtssignalen besondere Signale, sogenannte Vorsignale, aufgestellt (Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885).

Da der angeführte Missstand unter gewissen Witterungsverhältnissen, besonders bei Nebel, von Zeit zu Zeit bei allen Stationen eintritt, wobei die Einfahrtssignale dem Zugpersonal erst in unmittelbarer Nähe zu Gesicht kommen und ein rechtzeitiges Halten des Zuges im Falle gesperrter Einfahrt nicht mehr möglich ist, so ist es zu Erhöhung der Betriebssicherheit geboten, alle Stationen mit Vorsignalen auszustatten. Es ist beabsichtigt, mit der Anschaffung und Aufstellung der weiteren Vorsignale, im ganzen von 385 Stück, zunächst bei den Stationen der zweigleisigen Bahnlinien und weiterhin auf den Stationen der übrigen Bahnlinien, ausschl. der Bahnen untergeordneter Bedeutung, vorzugehen.

Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials.

Hierüber ist gesagt:

Die stetige Zunahme des Verkehrs lässt eine weitere Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials nicht umgehen.

Im allgemeinen ist anzuführen, dass die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials mit der Steigerung des Verkehrs in den letzten Jahren nicht gleichen Schritt gehalten hat, und dass die Eisenbahnverwaltung in der Zahl des Bestandes an Lokomotiven und Wagen hinter anderen Bahnverwaltungen verhältnissmässig zurücksteht. Was insbesondere den dermaligen Bestand an Lokomotiven anbelangt, so ist eine Vermehrung desselben, abgesehen von der Zunahme des Verkehrs, schon durch die Rücksicht auf die Ermöglichung einer häufigeren und gründlicheren, sowie rechtzeitigen Reparatur geboten. Auch der Bestand an Personenwagen ist zum Theil infolge der Vermehrung der Züge, zum Theil infolge der vermehrten Einstellung direkter Wagen in die durchgehenden Schnellzüge unzulänglich geworden. Besonders bei den Personenwagen I. und II. Klasse zeigt sich hin und wieder der Missstand, dass sie wegen des Mangels einer hinreichenden Anzahl von geeigneten Ersatzwagen bei eintretenden Beschädigungen nicht rechtzeitig aus dem Betrieb genommen werden können, so dass es vorkommen mag, dass manche Wagen kursiren, deren Zustand zu begründeten Ausstellungen Anlass gibt.

Der dermalige Bestand an Güterwagen genügt im allgemeinen noch für die Zeiten des flauen Verkehrs, doch sind auch in diesen Zeiten überzählige Wagenbestände zur Seltenheit geworden. Bei den zu gewissen Zeiten eintretenden Häufungen der Transporte, insbesondere während des Herbstverkehrs, erweist sich der dermalige Wagenbestand als weitaus ungenügend, und es erleidet die Abfertigung der Sendungen nicht selten eine für die Versender empfindliche Verzögerung, wenn die sofortige Zuweisung geeigneter Wagen nicht möglich ist.

Zur Anschaffung sind vorgesehen einschl. der in dem Baukredit-Gesetzesentwurf für 1887/89 zur Neuanschaffung in dieser Periode vorgesehenen Lokomotiven und Wagen:

34 Lokomotiven und Tender im Voranschlagsbetrag von	1 256 000 ℳ.
22 Personenwagen I. und II. Klasse	316 000 „
50 Personenwagen III. Klasse	333 300 „
12 Gepäckwagen	69 000 „
465 Güterwagen	1 206 750 „
im ganzen	3 181 050 ℳ.

Verbesserung des Fahrbetriebsmaterials.

Es ist beabsichtigt, die Einrichtung der Westinghouse-Bremse, mit welcher bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1887/88 58 Lokomotiven, 176 Personenwagen, 32 Postwagen, 28 Gepäckwagen, 1 Güterwagen ausgestattet worden sind, im laufenden Rechnungsjahr nach Maassgabe der verfügbaren Mittel auf eine weitere Anzahl von Lokomotiven und Wagen und in der Finanzperiode 1889/91 auf sämmtliche Personenzüge auszudehnen, zu welchem Zweck über die bis jetzt verwilligten Kredite mit zusammen . . . . . . 524 786,61 ℳ. ein weiterer Kredit von . . . . 200 000,00 „ erforderlich ist.

Die Heizeinrichtung in den Personenwagen ist theilweise mangelhaft, indem weder die in den einzelnen Wagenabtheilungen stehenden eisernen Oefen, noch die nach dem System Mey und Passe unter dem Wagen angebrachten Heizvorrichtungen eine gleichmässige Erwärmung der ganzen Wagen ermöglichen.

Es ist deshalb beabsichtigt, die Dampfheizung, welche in einzelnen in den Schnellzügen laufenden Koupeewagen schon eingeführt ist, nach und nach in weiteren Wagen einzurichten, wofür in der Finanzperiode 1889/91 80 000 ℳ. verwendet werden sollen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von dem Direktorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien am 5. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene vollspurige Lokalbahnstrecke Ottendorf-Mittelsteine (10,713 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1531 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Reichstagsverhandlungen.

Das Oesterreichische Abgeordnetenhaus hat sich fast die ganze verflossene Woche hindurch mit Bahnfragen anlässlich der Budgetverhandlung beschäftigt. Die Unmasse von Anträgen, Interpellationen und Wünschen seitens der Abgeordneten können zum Theil in den folgenden auszugsweisen Reden des Handelsministers, des Sektionschef v. Wittek und des Präsidenten v. Czedik angedeutet werden, von welchen und anderen wichtigeren Reden bezw. Resolutionen wir des übergrossen Raumes wegen, den dieselben beanspruchen würden, einen Theil der nächsten Korrespondenz vorbehalten müssen. Aus diesem Grunde müssen wir auch von dem wöchentlichen Börsen- und Koursberichte mit der Bemerkung Umgang nehmen, dass die Stimmung auch infolge dieser Berathungen eine günstige war und fast alle Bahneffekten höhere Kourse aufweisen. — Im Ungarischen Abgeordnetenhause wurden die Gesetzesvorlagen über die Verstaatlichung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, der Ungarischen-West- und Budapest-Fünfkirchener Bahn einstimmig angenommen.

Förderung des Baues von Lokalbahnen.

Handelsminister v. Baquehem bezog sich hinsichtlich des Projektes der Unterkrainer Bahn auf die von ihm im Budgetausschusse abgegebenen Erklärungen. Der Minister bemerkt diesfalls: Ich habe die Gesichtspunkte erörtert, welche bei der seinerzeitigen Auswahl jener Projekte, die eine staatliche Unterstützung anstreben, im Auge zu behalten sein werden. Diese Vorbedingungen sind: Die vollkommene Reife der technischen Grundlage, ein Detailprojekt, das womöglich die politische Begehung bereits hinter sich hat, mit einem richtiggestellten Kostenvoranschlage, ein an Ort und Stelle geprüfter und stichhaltig befundener Rentabilitätsausweis, ein Finanzirungsplan ohne das schleichende Uebel der Geldbeschaffungskosten und eine möglichst ausgiebige Bethätigung der Opferwilligkeit der Interessenten. Ich habe auch den Zeitpunkt angedeutet, in dem es hoffentlich möglich sein wird, nicht wie in der letzten Zeit mit wenigen Ausnahmen sich nur auf die indirekte Förderung des Lokalbahnwesens auf Grund des Gesetzes zu beschränken, sondern wieder einer direkten finanziellen Unterstützung des Lokalbahnwesens näherzutreten. Dieser Zeitpunkt dürfte gekommen sein, wenn die starke Belastung des Budgets des Handelsministeriums durch die Böhmische Transversalbahn und den Bau einer Bahn in Galizien, die allgemeinen staatlichen Zwecken dient (Jaslo-Rzeszow) wegfällt. Dann wird es, wenn nicht störende Einflüsse eintreten, möglich sein, wieder einen Betrag ins Budget zur Förderung des Lokalbahnwesens einzustellen, gewiss eine eminent produktive Verwendung von Staatsmitteln. Ich bitte den Umstand in Betracht zu ziehen, dass, wenn auch von diesen Projekten ein jedes für sich nur eine verhältnissmässig kleine Summe in Anspruch nimmt, diese Summen sich addiren, und dass, wenn ich nur jene Eisenbahnprojekte ins Auge fasse, die mir in den letzten Wochen, sei es in Form von Interpellationen, sei es in anderer Weise, besonders ans Herz gelegt wurden, die hierfür beanspruchte staatliche Unterstützung immerhin den Betrag von 75 Millionen erreicht.

Gesetzliche Regelung des Tarifwesens und die Verstaatlichungen.

Hierüber bemerkt der Handelsminister folgendes: Ich will heute nicht erörtern, ob die Erfahrungen, die wiederholt beim Durchberathen bezüglicher Gesetzentwürfe gemacht wurden, ermuthigend waren, um diesen Weg neuerdings zu betreten. Es ist, um den Einfluss des Staatswillens auf die Tarife zu sichern, ein anderer Weg eingeschlagen worden: der Weg der Verstaatlichung. Wenn auch auf diesem Gebiete nicht so rasch wie es vielleicht von einigen Seiten gewünscht wird, vorgeschritten wird, so haben wir uns doch nicht blos darauf beschränkt, das Staatsbahnnetz zu konsolidiren, wir haben in der letzten Zeit demselben Strecken angegliedert, welche naturgemäss dazu gehören. So sind vier Bahnen wieder in Staatsbetrieb übernommen worden, welche sich in Privatbetrieb befanden: Kriegsdorf-Römerstadt, Erbersdorf-Würbenthal, Unter-Drauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg. Es war eine Anomalie, jetzt, wo der Staat über einen wohlorganisirten Verwaltungsapparat verfügt, diese Bahnen länger im Privatbetriebe zu belassen, es haben aber auch betriebsökonomische Rücksichten für die Uebernahme dieser Bahnen in den Staatsbetrieb gesprochen.

Vorkehrungen zur Konsolidirung des Staatsbahnbetriebes.

Diesbezüglich bemerkte der Minister folgendes: Wenn zwingende Umstände es erheischen, dass von grossen eisenbahnpolitischen Aktionen in der letzten Zeit abgesehen wurde, so fand das Handelministerium dafür ein um so dankbareres Feld der Bethätigung in der intensiven Pflege administrativer Aufgaben, die ihm obliegen, in der Hebung des inneren Dienstes, in der Verbesserung des Betriebes und in der Heilung mancher innerer Schäden, die unter der glatten Oberfläche verborgen sind. So erheischt die durch die Zeitverhältnisse bedingte Sorge für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und die Verbesserung des Betriebes der Bahnen namhafte Bauanlagen. Hierzu gehören Doppelgleise, Stationserweiterungen, Weichen- und Signalsicherungsanlagen. Die Sorge bezüglich des Fahrparkes war auf eine zweckmässige Einrichtung und eine bedürfnissgemässe Vermehrung desselben gerichtet, um womöglich der jährlich wiederkehrenden Kalamität des Wagenmangels vorzubeugen. Es sind periodische Konferenzen mit den Frachtinteressenten und ständige Veröffentlichungen der einerseits angeforderten, andererseits beigestellten Wagen angeordnet und dadurch den Wünschen entsprochen worden, die in diesem Hause wiederholt zum Ausdrucke gelangten. Ein besonderes Augenmerk wurde der humanitären Fürsorge für das im Exekutivdienste verwendete Bahnpersonal zugewendet, und zwar in der Richtung einer Verbesserung der Aufenthaltsräume während und nach der Fahrt. Das Rettungswesen wurde durchgreifenden Reformen unterzogen, welche dem heutigen Stande der Wissenschaft entsprechen.

In Bezug auf die Förderung der heimischen Industrie durch die Eisenbahnen

bemerkte Minister v. Baquehem: Da das Handelsministerium es auch in seinem Berufe gelegen erachtete, die Interessen der heimischen Arbeit im Bereiche der Transportanstalten zur Geltung zu bringen, und es als deren Ehrenpflicht betrachtet, sich den Schutz und die Förderung der heimischen Erwerbsthätigkeit angelegen sein zu lassen, ist ein besonderes Augenmerk der Herkunft der Materialien und Verbrauchsartikel zugewendet worden. Es sind statistische Erhebungen in dieser Beziehung angeordnet, deren Erfolg für unser weiteres Vorgehen von Werth sein wird.

Die Titelfragen bei den Staatsbahnen

bezw. die Beschwerde anlangend, dass bei den Staatsbahnen die Techniker nicht den Titel Ingenieure haben, bemerkt der Minister, dass man angesichts der Schwierigkeiten, welche bei Bildung der Generaldirektion der Staatsbahnen die Verschmelzung des von den verschiedenen Privatbahnen übernommenen Personals bot, auf die Titelfrage kein besonderes Gewicht gelegt habe. Jetzt, wo das Uebergangsstadium beendet ist, haben hierüber Verhandlungen stattgefunden, und es werde möglich sein, einigen der auf die Titelfrage bezüglichen Wünschen zu entsprechen.

Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Ueber die seitens der Czechischen Abgeordneten gewünschte Decentralisation der Staatsbahnen bemerkt der Handelsminister: Die gegenwärtige Organisation rührt von Jahre 1884 her, sie ist das Ergebniss eingehender sachlicher Erwägungen und längerer Verhandlungen zwischen den betheiligten Ministerien und dem Reichskriegsministerium. Ehe man ein abschliessendes Urtheil über den Werth und die Erfolge dieser Organisation fällen kann, müssen wohl längere Erfahrungen abgewartet werden. In sachlicher und ökonomischer Beziehung aber hat diese Organisation günstige Erfolge zu Tage gefördert; Beweis dessen die auch aus dem jüngst veröffentlichten Geschäftsberichte ersichtliche Besserung der finanziellen Lage der Staatsbahnen. Uebrigens beruht eine zweckmässige Organisation auf der richtigen Wahrnehmung der verschiedenartigen Bedürfnisse, welche von den entsprechend bevollmächtigten Dienststellen unter Wahrung der einheitlichen Oberleitung angestrebt werden muss, und diese Grundsätze sind in unserer Organisation auch zum Ausdrucke gelangt. Etwaige Beschwerden bezüglich des Vollmachtskreises der Betriebsdirektionen betrafen zunächst das Tarifwesen. Gerade in dieser Beziehung aber würde eine Erweiterung des Wirkungskreises der Betriebsdirektionen wohl auf Bedenken stossen; denn unser Tarifwesen leidet eher an einer Zersplitterung. Die Befugnisse der Betriebsdirektionen in Reklamationen und Materialgebah-

rung sind aber schon jetzt ziemlich weitgehende. Sie haben die selbständige Entscheidung in allen Reklamationsfällen bis 1 000 fl. aus dem lokalen Güterverkehre einschl. des inländischen Anschlussverkehrs. Dadurch ist den praktischen Bedürfnissen entsprochen, weil der weitaus grösste Theil der Reklamationen in diese Kategorie fällt. Die Betriebsdirektionen haben, jede für ihren Bezirk, die selbständige Beschaffung des Jahresbedarfes an Verbrauchsmaterialien und Inventargegenständen mit Ausnahme jener, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erfordert, wie Schienen und Fahrbetriebsmittel, wobei den im Bezirke ansässigen Industriellen und Urproduzenten unter gleichen Bedingungen der Vorzug eingeräumt wird. Die Trennung nach Dienstzweigen findet sich bei jeder Bahnverwaltung, auch bei allen Privatbahnen vor. Wenn aber gemeint wurde, dass die Betriebsdirektionen gar nicht selbständig vorgehen können, so verweise ich auf einen Fall, der sich im vorigen Jahre in Böhmen ereignet hat, nämlich auf die Wasserunfälle in Budweis. Anlässlich dieser Kalamität hat die Prager Direktion alles, was vorzukehren war, selbständig verfügt und verfügen können. Der Vergleich zwischen unseren Betriebsdirektionen und den Preussischen Direktionen ist nicht zutreffend, was der Minister noch eingehend ausführt.

Bezüglich dieser Organisation äusserte sich noch der Präsident Frhr. v. Czedik wie folgt:

Bei dem immer grösser werdenden Geschäfte war die Staatseisenbahn-Verwaltung veranlasst, zu erwägen, ob es den einzelnen Fachabtheilungsvorständen noch möglich sei, ihren Geschäften ebenso umsichtig vorzustehen, wie bei einem beschränkteren Netze. Es wurde schon im Jahre 1884 bei der Kreirung der Generaldirektion eine eigene Abtheilung für das kommerzielle Fach gegründet und dasselbe dem Präsidenten direkt unterstellt. Wer die Bedeutung des kommerziellen Geschäftes bei einem so unglücklich konfigurirten Netze, wie das der Oesterreichischen Staatsbahnen ist, das wie eine Spinne in der ganzen Cisleithanischen Reichshälfte verbreitet ist, kennt, wird zugeben, dass es nicht möglich ist, kommerzielle Geschäfte mit den sonstigen administrativen Geschäften zusammenzulegen. Im Jahre 1886 hat man auch die Geschäfte für den Maschinendienst und die Zugbeförderung abgetrennt, und hier hat sich dasselbe ergeben. Redner führt weiter aus, dass mit Einrichtung der Betriebsdirektionen nach und nach vorgegangen wurde. Bei Beurtheilung der Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung in dieser Richtung sei wohl zu berücksichtigen, dass dieselbe nicht die Einbildung gehabt habe, gleich das Rechte von Haus aus getroffen zu haben. Man scheue sich gar nicht, gewonnene Erfahrungen zu benutzen und nöthigenfalls Abänderungen eintreten zu lassen. Dadurch werde die Organisation eine aus sich selbst herausgewachsene sein. Man dürfe es wohl aussprechen, dass die Besorgnisse, die auf der einen oder anderen Seite bezüglich der zu grossen Centralisation oder zu grossen Decentralisation gehegt wurden, ihre Erfüllung glücklicherweise nicht gefunden haben. Es hat sich gezeigt, dass bei grossen Manövern und dergleichen die Betriebsdirektionen einen ausreichenden Wirkungskreis haben. Und andererseits habe sich herausgestellt, dass die Stimmen, die geglaubt haben, man könne ein Netz, welches zur Stunde nahezu 6 000 km betrage, ohne solche Unterabtheilungen in den Provinzen verwalten, gewiss unrecht hatten, und dass man, wenn man eine Organisation ohne Betriebsdirektionen eingerichtet hätte, Fiasko gemacht hätte.

Die Mehltarife und die Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

Der Handelsminister bemerkt: Die berechtigten Klagen der Böhmischen Mühlenindustrie haben zu tarifarischen Aktionen geführt, deren Ergebnisse der heimischen Mühlenindustrie zu gute kamen und wobei den Vorschlägen der Prager Handelskammer möglichst Rechnung getragen wurde. Dagegen erörterte Sektionschef v. Wittek ausführlich die von der Regierung zum Schutze der einheimischen Mühlenindustrie getroffenen Vorkehrungen und die zu diesem Zwecke mit der Ungarischen Regierung geführten Verhandlungen. Von nicht geringem Einflusse auf die Herbeiführung des gegenwärtigen bedauerlichen Zustandes sei die traurige Lage der Donauschifffahrt. Man habe mit einem Aufwande von vielen Millionen den grossen prächtigen Strom regulirt, und trotzdem nehme die Schifffahrtbewegung keinen Aufschwung. Die Eisenbahnen stauen in immer festerer Umklammerung die Schifffahrt zurück, welche mit dem ihr überlegenen Eisenbahnverkehre nicht konkurriren kann. Früher habe sich die Schifffahrt mit den ihr parallel laufenden Eisenbahnen in die Aufgabe getheilt. Von diesem Grundsatze sei man in neuerer Zeit abgegangen und die Folgen davon seien die verzweifelten Anstrengungen der Schifffahrt, sich am Leben zu erhalten. Das Handelsministerium habe in den Verhandlungen mit der Ungarischen Regierung darauf hingewiesen, dass eine so scharfe Konkurrenz, wie sie seitens der Ungarischen Bahnen gegenüber der Schifffahrt nunmehr beliebt werde, weit über die bisherigen Usancen hinausgehe. Das Handelsministerium habe ferner konstatirt, dass das vereinbarte Klassifikationsschema zuerst von Ungarischer Seite nicht eingehalten wurde und dass hieraus schon aus Reziprozitätsrücksichten für uns die volle Freiheit bestehe, dass wir uns demnach vorbehalten, unsere Industrie durch jene Maassregeln, welche wir für geeignet halten, zu schützen. Die Vorschläge der Prager Handelskammer haben die ganze Frage auf das Gebiet der praktisch durchführbaren Aktion geführt, und diesem Votum habe sich auch die Brünner Handelskammer angeschlossen. Die statistischen Daten der letzten Jahre weisen in der That ein fortwährendes Steigen des Ungarischen Imports nach, und es sei aller Grund vorhanden, die weitere Entwickelung dieses Verkehrs mit der grössten Aufmerksamkeit zu verfolgen. Die Regierung habe im Anschlusse an die Vorschläge der Prager Handelskammer die Aktion damit eröffnet, dass sie die Eisenbahnverwaltung anging, den Tarif der Oesterreichischen Staatsbahnen für Mehl im Lokalverkehr allgemein einzuführen. Der Erfolg dieser Einführung war, dass auf der Böhmischen Westbahn eine Ermässigung von 33 bis 42 pCt., auf der Mährisch-Schlesischen Centralbahn von 25 pCt., bei der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft von 7 bis 17 pCt., bei der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn von 11 bis 17 pCt., bei der Böhmischen Nordbahn von 23 bis 31 pCt., auf den Böhmischen Kommerzialbahnen von 30 bis 37 pCt. eingetreten sei und ferner auf der Bahn Hohenstadt-Zöptau der Mährischen Grenzbahn und auf der Bahn Hannsdorf-Ziegenhals und bei der Böhmischen Nordbahn Zugeständnisse gewährt wurden. Hiermit sei die Aktion jedoch noch nicht als abgeschlossen zu betrachten, sondern die Regierung werde in ihren Maassnahmen weiter fortfahren, und es werde hoffentlich gelingen, den Uebelständen wirksam entgegenzutreten. Die Regierung habe endlich auch in Aussicht genommen, dass bei Konzessionirung neuer Bahnen die Konzessionäre sich jenen besonderen Vorkehrungen werden fügen müssen, die das Handelsministerium im Interesse der Oesterreichischen Mühlenindustrie für nothwendig hält.

Diese im Oesterreichischen Abgeordnetenhause sehr beifällig aufgenommene Rede führte im Kommunikationsausschusse des Ungarischen Unterhauses zu einer scharfen Interpellation, welche Minister Baross wie folgt beantwortete: Wenn die Drohungen, von denen in jener Rede gesprochen wurde, thatsächlich ins Werk gesetzt werden sollten, so sei die Ungarische Regierung entschlossen, mit all jener Energie vorzugehen, welche die Vertheidigung berechtigter Interessen erfordert. Die Ungarische Verkehrspolitik könne nur ein Ziel haben, nämlich die vaterländischen Interessen möglichst zur Geltung zu bringen, ohne dabei jenen höheren Gesichtspunkt aus dem Auge zu verlieren, dass die bestehenden internationalen Verträge nicht verletzt werden. Es sei unrichtig, was der Oesterreichische Regierungsvertreter hinsichtlich des bedauerlichen Zustandes der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft gesagt habe. Der Minister wolle nicht untersuchen, in welchem Zustande diese Gesellschaft sich in Oesterreich befinde, aber er konstatire, dass ihre Situation in Ungarn eine nichts weniger als bedauernswerthe sei. Ebenso unrichtig sei, was der Oesterreichische Regierungsvertreter über die Verletzung des Klassifikationsschemas seitens der Ungarischen Regierung gesagt habe. Wenn überhaupt von einer Verletzung desselben gesprochen werden könne, so erfolge eine solche wohl eher dort, wo beispielsweise für raffinirtes Galizisches Petroleum ein gerade um das Doppelte wohlfeilerer Tarif eingehoben wird, wie für Rohpetroleum, und wenn überhaupt von einer Verletzung des Zoll- und Handelsbündnisses gesprochen werden könne, so ist eine solche sicherlich eher dort erfolgt, wo man beispielsweise auf der Oesterreichischen Strecke der Munkacs-Stryer Eisenbahn beinahe prohibitiv zu nennende Tarife festgestellt hat. Minister Baross erklärte weiter, dass er es für seines Amtes halte, alle diese Vorgänge mit wachsamster Aufmerksamkeit zu verfolgen und, wenn nöthig, auch die energischesten Maassregeln zu ergreifen. Ferner bemerkte der Minister, dass hinter jener Rede sich unverkennbar die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft verborgen habe; er nehme gegenüber diesem Verkehrsunternehmen durchaus keinen feindseligen oder nur gegensätzlichen Standpunkt ein, wohl aber sei es ein von ihm angestrebtes Ziel, dieses Unternehmen im vaterländischen Interesse zu fruktifiziren, denn die betreffende Gesellschaft schöpfe den weitaus überwiegenden Theil ihrer Erträgnisse in Ungarn. Als der Minister sich infolge der Initiative der Gesellschaft in neue Unterhandlungen mit derselben eingelassen, habe er nichts derartiges gewünscht, was geeignet gewesen wäre, die Gesellschaft zu schwächen; im Gegentheil, es war sein Ziel, die Gesellschaft zu stärken, aber man könne von ihm nicht erwarten, dass er die Forderungen der Ungarischen Verkehrspolitik fallen lassen werde.

Amerikanische Mittheilungen.

Der St. George's Unfall.

Am 27. Februar d. J. fiel der ostwärts fahrende St. Louis Expresszug auf der Great Western-Abtheilung der Grand Trunk Eisenbahn bei St. George, Ont, durch eine Brücke, was den Tod von 12 und die Verletzung von 26 Personen zur Folge hatte. Die Reisenden im Speisewagen wurden auf das eine Ende desselben geworfen und dessen Möbel fielen über sie hinweg; die Kochgeräthschaften vermengten sich mit den übrigen Sachen, ohne dass jedoch Feuer entstand.

Die Bahn geht an dieser Stelle über eine 1879 erbaute Gitterbrücke von 8 Oeffnungen von je 45 Fuss in etwa 60 Fuss Höhe, mit gedecktem Fussboden und Sicherheitsschwellen von 10 × 10 Zoll Stärke neben den Schienen; dies Bauwerk wurde bisher als vollständig tragfähig für die schwersten, darüber zu führenden Lasten angesehen.

Der Zug, welcher mit einer Geschwindigkeit von 72 km auf die Stunde fuhr und richtige Fahrzeit hatte, bestand, ausser Maschine nebst Tender, aus einem Gepäck-, einem Rauch-, einem Wagen I. Klasse, einem Gesellschafts- und einem Speisewagen. Etwa 650 Fuss vor jener Ueberbrückung flog ein Stück von einem Treibradreifen und nach weiteren 300 Fuss der ganze Reifen ab. Unmittelbar darauf wurden sämmtliche Speichen des gusseisernen Rades zerstückelt und in diesem Zustande gelangte die Maschine auf die Brücke, zerschlug die Schwellen um die vierte Oeffnung herum und dies scheint dann die unmittelbare Ursache des Durchfallens der Wagen gewesen zu sein; denn als der Speisewagen den durchgebrochenen Theil erreichte, hatte sich dort durch Zusammenstürzen der zerbrochenen Schwellen eine grosse Oeffnung gebildet, in welche der Wagen hineinfiel. Maschine, Tender, Gepäck- und Rauchwagen entgleisten erst 300 Fuss jenseits der Brücke; ersterer Wagen blieb fast ganz unversehrt, während die Untergestelle des letzteren stark beschädigt wurden. Dasselbe war der Fall mit den beiden nächsten Wagen, welche theils zwischen die unteren eisernen Brückentheile fielen, theils umgestürzt zur Seite hängen blieben. Durch den Speisewagen wurden die Brückenträger der fünften Oeffnung nord- bezw. südwärts zur Seite gedrängt und der Wagen fiel mit dem vorderen Ende auf den Boden, während der entgegengesetzte Theil in den Brückentheilen hängen blieb.

Der Ausspruch der Geschworenen war, dass der Unfall dem Bruch des Radreifens ohne jede Schuld der Eisenbahngesellschaft zuzuschreiben sei.

Eisenbahnverbände und deren Kosten.

Ungeachtet des durch das „Zwischenstaats-Verkehrsgesetz“ ausgesprochenen Verbots der Verkehrsverträge (pools), durch welches der Nutzen der Verbände herabgemindert ist, hat sich die Zahl derselben seitdem keineswegs vermindert.

Nach einer Angabe in der „Railr. Gazette“ bestehen gegenwärtig in den Vereinigten Staaten bezw. in Canada 53 regelmässig organisirte Verbände bezw. Vereine (associations, conventions and committees of railroad officers), deren angeblicher Zweck von verschiedenster Art ist, von der Aufrechterhaltung der Frachtsätze an bis zur schnellen Beförderung des Dienst-Schriftwechsels. Bei Einführung des obengedachten Gesetzes war die Zahl etwa die gleiche. Diese Vereinigungen können wie folgt eingetheilt werden:

1. Diejenigen mit der Absicht der Regelung des Verkehrs, wie die „Trunk Line Commission“, die „Central Traffic Association“, die „Transcontinental Association“ usw., im ganzen 29.
2. Allgemeine Verbände zum Zwecke des Austausches von Meinungen; Einrichtung von Durchgangsverkehren; Regelung des Uebergabegeschäfts, der Klassifikation und anderer Gegenstände bestimmter Art. Hierzu gehören namentlich die „National Association of General Passenger and Ticket Agents“, die „Association of General freight Agents of Canada“, die „General Time Convention“ u. a., im ganzen 11.
3. Oertliche Komitees oder Vereine zum Zwecke der Regelung des Wettbewerbverkehrs an Punkten, woselbst mehrere Bahnen betheiligt sind, z. B. das „Boston Passenger-Comitee“, die „Neworleans Traffic-Association“ usw., im ganzen 10.
4. Oertliche Vereinigungen behufs der schnellen und ökonomischen Einsammlung und Vertheilung des Eisenbahn-Schriftwechsels (Railway-Mail-Exchange). Deren gibt es bis jetzt erst 3, nämlich in Chicago, Cincinnati und St. Louis.

Alle diese Vereinigungen sind mehr oder weniger nützlich bezw. nothwendig, aber offenbar sind die zu 1. gedachten nicht mehr imstande, ihren ursprünglichen Zweck zu erfüllen und den Bahnen erwächst durch ihre Beibehaltung eine grosse Last, nicht minder den Oberbeamten eine wesentliche Zeitvergeudung.

Welche bedeutenden Kostenbeträge sie erfordern, mag aus folgender, nach den wirklichen Zahlen für 1888 eines der bedeutendsten Verbände aufgestellten Schätzung ersehen werden:

Die 29 Verbände zu 1. haben 73 betitelte Oberbeamte mit dem durchschnittlichen Diensteinkommen von jährlich 6 377 D. (= 26 883 *M.*); auf jeden derselben kommen 5 Büreaubeamte (clerks) mit durchschnittlichem Jahreseinkommen von 1 080 D. (= 4 930 *M.*); die durchschnittliche Druckereirechnung auf jeden Oberbeamten (alle diese Vereinigungen lieben es sehr, ihr Licht leuchten zu lassen) beläuft sich auf 1 800 D. für das Jahr; dies ergibt also an unmittelbaren Kosten:

73 Oberbeamte zu je 6 377 D.	465 521 D.
365 Büreaubeamte zu je 1 080 D.	393 200 „
Miethen und Büreaukosten	146 000 „
Reise- und auswärtige Kosten	187 600 „
Druckkosten	131 400 „
zusammen	1 223 721 D.
	(= 5 139 628 *M.*)

Dazu kommen noch die Kosten für die Vertreter auf den monatlichen Versammlungen, welche durchschnittlich von 24 Mitgliedern besucht werden und für jedes derselben einen Zeitaufwand von etwa 2⅓ Tagen in Anspruch nehmen. Bei einem Reisekostenerforderniss von gewöhnlich 7 D. (= 29,4 *M.*) für den Tag ergeben sich dafür, unter Hinzurechnung eines durchschnittlichen Gehaltsbetrages jedes Vertreters von 8 D., noch fernere 313 212 D., so dass die Gesammtkosten sich auf mehr als 1½ Millionen Dollar berechnen.

Die Präsidenten einzelner der Verbände zu 1. sind jetzt bemüht, dieselben gemäss der jetzigen Lage umzugestalten, da indirekt von ihnen zugegeben wird, dass sie ihren ursprünglichen Zweck nicht mehr erreichen können und die Verbandskosten nicht mehr im Verhältniss stehen zu dem Nutzen, den sie hin und wieder noch in einzelnen Fällen gewähren. Ueber die Kosten der Vereinigungen zu 2.—4. fehlt es an Nachrichten.

Versammlung der Bundes- und Einzelstaatskommissare.

Während in den letzten Jahren in den Vereinigten Staaten durch einzelne Vereine manche Fortschritte zur Herbeiführung gleichmässiger technischer Einrichtungen erkennbar geworden sind, hat es hierin bezüglich der Verwaltungseinrichtungen — bis auf wenige Ausnahmen — bisher gefehlt. Es ist daher von Bedeutung, dass die Bundeseisenbahn-Kommission zum ersten Mal eine gemeinsame Versammlung ihrer Mitglieder und derjenigen sämmtlicher bestehenden Kommissionen der Einzelstaaten zusammenberufen hatte, welche am 5. bis 7. März in Washington unter zahlreicher Betheiligung stattfand und zu welcher auch einzelne andere hervorragende Eisenbahnfachmänner, sowie eine Anzahl höherer Verwaltungs- und Rechnungsbeamte hinzugezogen waren.

Von den Gegenständen der Tagesordnung wurden am eingehendsten die Fragen der gleichmässigen Statistik, der Einrichtung der Jahresberichte und der Annahme eines gleichmässigen Rechnungsjahres behandelt. Auf Vorschlag der zur näheren Berathung eingesetzten Ausschüsse wurde für den Schluss des letzteren allgemein der 30. Juni angenommen (besonders mit Rücksicht auf die im Herbst beginnenden Sitzungen der gesetzgebenden Körper); auch bezüglich der übrigen vorbezeichneten Punkte und wegen der Abänderungen, welche für die Jahresberichte der Bundeskommission nothwendig erscheinen, kam man zur Einigung. Diese Aenderungen bezwecken namentlich, den Betheiligten eine genauere Einsicht als bisher hinsichts der Eigenthumsverhältnisse, der Art der Aufstellung der Jahresbilanzen und ganz besonders hinsichts der schwebenden Schulden möglich zu machen.

Bei der Besprechung über eine gleichmässige Frachtklassifikation gab der Vorsitzende, Richter Cooley (zugleich Vorsitzender der Bundeseisenbahn-Kommission), seiner Befriedigung über die verschiedenen abgegebenen Erklärungen Ausdruck, da dieselben sehr deutlich die Schwierigkeiten der Lösung dieser Frage kennzeichneten und eine günstige Einwirkung auf die öffentliche Meinung hervorzurufen versprächen. Der Durchschnitts-Geschäftsmann sei einfach von der Nothwendigkeit der Aufstellung und Annahme einer gleichmässigen Klassifikation überzeugt, ohne von den verwickelten Verhältnissen der betheiligten Interessen eine Ahnung zu haben. Schliesslich wurde eine Resolution angenommen, welche im allgemeinen die Meinung der Kommissare dahin ausdrückt, dass dieser Gegenstand von zu weit gehender Tragweite und zu verwickelter Natur sei, als dass er durch übereiltes oder willkürliches Vorgehen geregelt werden könnte.

Ein fernerer Gegenstand der Tagesordnung: die gleichmässige Staatengesetzgebung, wurde nur eben berührt und durch Einsetzung eines Ausschusses zur näheren Berathung einstweilen abgethan.

Auch den mit zur Erörterung gestellten Gegenständen technischer Natur: Heizung und Beleuchtung der Personenwagen und automatische Kuppelungen und Bremsen wurde eine eingehendere Behandlung nicht zu theil. H.

Schadensersatz-Anspruch wegen Ueberschreitung der Lieferfrist.

(Aus einem Urtheil des Kantongerichts in Amsterdam vom 13. November 1888 in Sachen der zu Zaandam domizilirten Handelsgesellschaft K. & H. gegen die Holländische Eisenbahngesellschaft in Amsterdam.)

Thatbestand: Die Parteien sind darin einig, dass Verklagte von Klägern am 15. Dezember v. J. eine Kiste, enthaltend Eidamer Käse im Bruttogewicht von 973 kg zur Beförderung an E. in Wien überliefert erhalten und bei Uebernahme dieser Sendung das Interesse der rechtzeitigen Lieferung für einen Betrag von 100 fl. versichert hat. Die Frist für den Transport von Zaandam nach Wien beträgt nach den bezüglichen Vorschriften 14 Tage und hätte die fragliche Kiste daher spätestens am 29. Dezember an den Adressaten abgeliefert werden müssen, während dieselbe erst am 4. Januar in Wien anlangte. Verklagte gibt die Ueberschreitung der Lieferfrist zu, ebenso, dass Kläger innerhalb der 8 tägigen Frist (seit Ablieferung des Guts) seinen Anspruch geltend gemacht hat, beantragt aber die Abweisung der Klage, da nach § 69 des Betriebsreglements sowohl der Protest gegen die nicht rechtzeitige Ablieferung, als auch die Forderung des Schadensersatzes binnen 8 Tagen seitens des allein reklamationsberechtigten Adressaten hätte geschehen und eingereicht werden müssen, während weder das eine noch das andere geschehen sei, im Gegentheil der Adressat anstandslos das Gut in Empfang genommen und die Frachtgebühr bezahlt habe.

Das Gericht wies die Klage unter Verurtheilung des Klägers in die Kosten aus folgenden Entscheidungsgründen zurück:

„Erwägend in jure, dass zwischen den Parteien betreffs der thatsächlichen auseinandergesetzten Verhältnisse kein Streit obwaltet,

dass also feststeht, dass das Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im untergebenen Falle zu Grunde zu legen ist;

in Erwägung, dass dieses Reglement im Art. 62 eine Beschränkung des Art. 401 des Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuches enthält, insofern als bei einem durch mehrere sich aneinander anschliessende Eisenbahnen zu bewirkenden Transporte nicht sämmtliche Verwaltungen als Frachtführer haften, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat;

in Erwägung, dass ebensowenig bestritten ist, dass gemäss § 69 des genannten Reglements alle Ansprüche wegen Versäumung der Lieferungszeit durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers in Verbindung mit Bezahlung der schuldigen Fracht erlöschen, insofern solche nicht binnen 8 Tagen nach der Ablieferung bezw. nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind, gleichgültig in welcher Form, schriftlich oder mündlich;

in Erwägung, dass die Beklagte nicht bestritten hat, dass dieses zur rechten Zeit, wenn auch durch eine nicht dazu qualifizirte Person, stattgehabt, ebensowenig, dass im voraus das Interesse bei einer zeitigen Ablieferung auf 100 fl. normirt und ein Schaden von mindestens 100 fl. durch Ueberschreiten der Lieferungszeit erwachsen ist;

in Erwägung, dass die Parteien allein über die Frage streiten, ob die verlangte Forderung der Klägerin zusteht, nachdem sie binnen der Frist von 8 Tagen nach der Ablieferung eine Aufforderung zur Bezahlung von 100 fl. an die verklagte Gesellschaft erlassen hat;

in Erwägung zu diesem Punkte, dass man bei jedem Frachtvertrage zwei verschiedene Zeitpunkte scharf unterscheiden muss, den ersten, gemäss welchem nur ein Rechtsverhältniss zwischen dem Frachtführer und Absender besteht, so dass der erstere ausschliesslich den Anweisungen des letzteren Folge zu geben hat, das Gut, falls es verlangt wird, an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten verabfolgen lassen muss, wie ebenso umgekehrt der Frachtführer dem Absender gegenüber seine Ansprüche betreffs der Fracht geltend machen kann, und den zweiten, worin der Adressat in der einen oder anderen Beziehung in das zwischen dem Absender und Frachtführer abgeschlossene Uebereinkommen mit den damit verbundenen Verpflichtungen und daraus fortresultirenden Rechten eingreift,

dass ebenso wie im ersten Stadium allein der Absender dem Frachtführer Ordres geben kann, denen dieser in dem Rahmen des Vertrages Folge zu geben hat, im zweiten Stadium allein der Adressat dem Frachtführer gegenüber der Berechtigte an dem transportirten Gut, der Frachtführer der allein ihm gegenüber Verantwortliche sein soll,

dass dieses Prinzip aufgestellt ist im § 59 des Betriebsreglements, worin bestimmt ist, dass von dem Momente an, dass der Frachtbrief am Bestimmungsorte dem Adressaten übergeben ist, jede Verfügung über das Gut durch den Absender ausgeschlossen ist,

dass Art. 405 des A. D. H.-G-B., wovon das Betriebsreglement nicht abgewichen ist, dieses ausschliessliche Recht des Empfängers in Uebereinstimmung mit dem Charakter des Frachtvertrages nicht einschränkt auf die Reklamation des Gutes, jedoch der Empfänger die Berechtigung hat, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen geltend zu machen,

dass daher alle Klagen und Forderungen, die aus dem Frachtvertrage weiterhin resultiren, sei es wegen nicht gehöriger Ablieferung, sei es wegen verspäteter Erfüllung in diesem zweiten Stadium auf den Empfänger übergehen,

dass, solange der Frachtbrief dem Adressaten nicht übergeben ist, wenn auch die Güter am Bestimmungsorte angekommen, das Recht des Absenders zur Weiterverfügung betreffs Transportes der Waare nicht absolut zum Erlöschen gelangt, aber dieser Fall nicht gleich zu stellen ist mit dem vorliegenden, wobei die Rechte aus dem Frachtvertrage auf den Empfänger übergegangen sind,

dass mit dem Rechte des Empfängers das des Absenders unvereinbar ist, dass ja auf diese Weise Differenzen zwischen den beiden sogenannten Berechtigten erwachsen können und der Frachtführer, obgleich nach der Natur des Geschäftes nur einem gegenüber verpflichtet und nur an die Aufträge von einem gebunden, nicht wissen dürfte, welchen Rechtsansprüchen er Folge zu leisten habe,

dass aber auch von den schriftstellerischen Autoritäten, die die Bestimmungen über den Frachtvertrag unter Berücksichtigung des A. D. H.-G.-B. und über das Betriebsreglement kommentirt haben, das Prinzip an die Spitze gestellt ist, dass von dem Augenblicke an, dass der Adressat in den Frachtvertrag eingetreten, nicht allein das Verfügungsrecht des Absenders zum Erlöschen gelangt, sondern auch der Adressat nun ausschliesslich befugt ist, die aus dem Frachtvertrage resultirenden Rechte dem Frachtführer gegenüber geltend zu machen (vergl. Eger, Der Deutsche Frachtkontrakt Bd. II S. 259, Goldschmidt Bd. II S. 749),

dass, obgleich § 69 des Betriebsreglements nicht von einem „reklamationsberechtigten Adressaten“ spricht, dennoch, da keine bestimmte Person in dem Reglement angewiesen ist, gemäss dem Charakter des Frachtvertrages der Adressat, welcher die Güter am Bestimmungsorte in Empfang nahm und den Frachtpreis bezahlte, als der ausschliessliche Berechtigte angesehen werden muss,

dass dies um so mehr als logisch erscheint, weil im allgemeinen jeder Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung erlischt durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers und durch Zahlung der Fracht, weil man darin vollständig eine Decharge über die rechtsgültige Ausführung des Frachtvertrages erblickt (vergl. Art. 93 Welbock van Koophandel, Art. 408 A. D. H.-G.-B.), dass dennoch im § 69 des mehrgenannten Reglements der Verlust von Ansprüchen auf Schadensanspruch beschränkt ist bis zu dem Falle, dass letztere nicht binnen 8 Tagen erhoben werden,

dass daher dem Empfänger in dessen ausschliesslichen Interesse gestattet ist, obgleich er sich anfänglich mit dem Transporte zufrieden gestellt, auf die Gutheissung zurückzukommen unter Wahrung der vorgeschriebenen Frist zur Anmeldung der Forderung auf Schadensersatz,

dass es ausserdem widersinnig wäre, dass wenn der Adressat seine Ansprüche wegen zu später Lieferung dem Frachtführer gegenüber preisgibt und er rebus ipsis et factis anerkennt, dass der Transport zu seiner Zufriedenheit ausgeführt ist, der ursprüngliche Absender dennoch dem Frachtführer gegenüber aus demselben Rechtsverhältnisse noch Ansprüche könnte herleiten,

dass bei dieser Entscheidung allerdings die logische Folge eintritt, dass der Absender dadurch Schaden erleidet, wenn der Adressat von seinem Rechte keinen Gebrauch gemacht hat, aber der Absender auf einem anderen Wege den Adressaten dafür verantwortlich machen kann,

dass nach der einen oder anderen Richtung hin nicht von Bedeutung sein kann, der Umstand, dass der Absender sein Interesse an einer rechtzeitigen Lieferung versichert hat, indem dies nichts anderes darstellt, als eine festgesetzte Konventionalstrafe für nicht rechtzeitige Lieferung und daher wie jede andere Forderung aus dem Frachtvertrage auf den Empfänger übergegangen ist,

in Erwägung, dass mithin der Empfänger der einzig Qualifizirte und Berechtigte zum Anspruche auf die stipulirten 100 fl. war unter der Voraussetzung, dass er seinen Anspruch binnen 8 Tagen geltend machte und demzufolge der klägerische Absender zur Erhebung seiner Klageforderung nicht qualifizirt ist“ usw.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Fahrplan der Königlichen Militär-Eisenbahn vom 1. Mai 1889 ab.

Entfernung	Gemischter Zug Nr. 1		Güterzug mit Personenbeförderung Nr. 301		Personenzug Nr. 3		Personengeld		Stationen	Entfernung	Personenzug Nr. 2		Güterzug mit Personenbeförderung Nr. 302		Gemischter Zug Nr. 4		Personengeld	
	II. u. III. Kl.		III. Kl.		II. u. III. Kl.		II. Kl.	III. Kl.			II. u. III. Kl.		III. Kl.		II. u. III. Kl.		II. Kl.	III. Kl.
km	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Pfennige			km	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Pfennige	
0,0	—	5.35	—	12.15	—	4.00	ab Schiessplatz		Schiessplatz ↑	45,5	8.20	—	2.32	—	7.30	—	280	180
5,5	5.45	5.48	12.25	12.31	4.08	4.09	40	20	Sperenberg	40,0	8.11	8.12	2.16	2.22	7.17	7.21	240	160
8,0	5.52	5.55	12.37	12.52	4.13	4.14	50	30	Clausdorf	37,5	8.06	8.07	2.00	2.10	7.06	7.13	230	150
10,5	6.00	× 6.01	× 12.57	× 1.00	—	—	—	—	Bude 10 *)	35,0	—	—	× 1.52	× 1.54	× 7.01	× 7.02	—	—
15,0	6.08	6.13	1.08	1.30	4.23	4.25	90	60	Zossen	30,5	7.54	7.57	1.29	1.44	6.48	6.54	190	120
23,5	6.25	6.26	1.46	1.47	4.35	4.36	—	—	Rangsdorf *)	22,0	7.43	7.44	1.13	1.14	6.35	6.36	—	—
31,0	6.37	6.38	2.00	2.04	4.45	4.46	190	120	Mahlow	14,5	7.33	7.34	12.56	1.00	6.23	6.24	90	60
38,5	6.49	6.50	2.17	2.18	4.55	4.56	—	—	Marienfelde *)	7,0	7.23	7.24	12.42	12.43	6.11	6.12	—	—
45,5	7.00	—	2.30	—	5.05	—	280	180	↓ Berlin (Militärbahnhof)	0,0	—	7.15	—	12.30	—	6.00	ab Berlin	

*) Für den Privat-Personenverkehr nicht Haltestelle. × Die Züge 1, 4, 301 und 302 halten nur im Bedarfsfalle. Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenziffern gekennzeichnet. (1039J)

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Die Betriebsstörung auf der Strecke Schroda-Falkstätt ist beseitigt und der Gesammtverkehr am 13. April d. J. wieder aufgenommen worden.

Breslau, den 14. April 1889. (1040)

3. Güterverkehr.

Verkehr zwischen Belgien und Stationen der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft. In dem Ausnahmetarife für Eisen- und Stahlwaaren vom 1. März 1884 ist auf Seite 9 die Stationsbezeichnung „Docherie (Laminoirs du Hainaut)" mit sofortiger Gültigkeit abzuändern in „Docherie (Laminoirs du Piéton)". Für die letztere Station werden die gleichen Frachtsätze wie für die Station Monceau (Usines) zur Anwendung gebracht.

Köln, den 15. April 1889. (1041)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Insoweit für die Stationen Bretten, Jagstfeld, Immendingen, Mengen, Mergentheim, Pfullendorf, Schiltach und Sigmaringen im Badisch-Bayerischen und Bayerisch-Württembergischen Verkehr gemeinschaftliche Frachtsätze bestehen, kommen mit sofortiger Gültigkeit für die Beförderung von Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner für Holzsägemehl und Holzsägespähne unverpackt, Holzwolle, Torf und Torfstreu, auch gepresst, Torfmull und Torfkohle im Verkehr zwischen Stationen mit Entfernungen von 100 km und darüber die gleichen Frachtsätze wie für Schleifholz zur Anwendung.

Karlsruhe, den 15. April 1889. (1042)
Generaldirektion.

Nachtrag V zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarife (Heft Nr. 1) tritt mit dem 1. Mai d. J. in Kraft und ist durch die Güterexpeditionen der Verbandsstationen käuflich zum Preise von 0,25 ℳ für das Stück zu beziehen.

Dieser Nachtrag enthält:
Berichtigungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen unter II A und II B, sowie II D des Tarifs, ferner des Nachtrags IV, Ergänzungen der Kilometertafel I bezw. II und der Ausnahmetarife, Berichtigungen der Kilometertafel II und der Stations-Tariftabellen.

In den direkten Güterverkehr werden hierdurch einbezogen die diesseitigen Stationen Bettmar, Broistedt-Feudingen, Friedrichshütte, Garbolzum, Hoheneggelsen, sowie die Bayerische Station Geiselhöring.

Hannover, den 13. April 1889. (1043)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Juni d. J. ab findet eine eisenbahnseitige Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern zwischen Altona/Ottensen loco und Altona-Kai, sowie von Wagenladungs-Gütern zwischen Schulterblatt und Altona-Kai nicht mehr statt. Ferner werden mit Wirkung vom 1. Juni d. J. die Wagenladungs-Frachtsätze für den Verkehr zwischen Altona/Ottensen loco und Altona-Kai in Klasse A 1 auf 0,14 ℳ, in Klasse B und Spezialtarif A 2 auf je 0,12 ℳ, in Spezialtarif I, II und III auf je 0,11 ℳ für 100 kg und die Gebühren für nicht nach Gewicht zu befördernde Gegenstände (auch Schutzwagen) auf 3 ℳ pro Achse des benutzten Wagens erhöht. Ferner wird vom gleichen Zeitpunkt ab — infolge Wegfalls der eisenbahnseitigen Stückgutbeförderung im Verkehre zwischen Altona/Ottensen loco und Altona-Kai — die Bestimmung der Anmerkung 2 auf Seite 11 des Nachtrags 6 zum Lokalgütertarif vom 1. August 1887 dahin geändert, dass die Kosten für das Auf- bezw. Abladen der Güter am Kai in den Eisenbahnfrachtsätzen nicht mitenthalten sind.

Der Nachtrag 12 zum Lokalgütertarif vom 1. August 1887, welcher ausser bereits früher publizirten Tarifmaassnahmen die obigen Bestimmungen enthalten wird, kann s. Zt. — soweit der Vorrath reicht — durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 14. April 1889. (1044)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangen für Holztransporte zwischen Marxgrün-Steben und Berthelsdorf Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 1a (Holz des Spezialtarifs II) und 1c (Holz des Spezialtarifs III) in Höhe von 0,83 bezw. 0,67 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Dresden, den 12. April 1889. (1045)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im diesseitigen Lokalverkehr finden die Sätze des Ausnahmetarifs 1 für die Beförderung bestimmter Stückgüter mit Geltung vom 15. d. Mts. auch auf lange Gegenstände von Eisen oder Stahl, wie Schienen, Stangen, Träger und dergleichen bei Beförderung auf offenen Wagen Anwendung. (1046)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Mai d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg und der Ostpreussischen Südbahn andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft.

Durch denselben wird der bisherige Gütertarif für den genannten Verkehr vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen aufgehoben.

Der neue Tarif hat vielfach erhebliche Ermässigungen der jetzt bestehenden Frachtsätze im Gefolge.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, bei welchen auch der Tarif zum Preise von 2,75 ℳ käuflich zu haben ist.

Köln, den 20. April 1889. (1047)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Zum Lokal-Gütertarife der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Mai 1883 tritt am 1. Mai 1889 der

VI. Nachtrag

mit folgendem Inhalte in Kraft:
1. Stationstarife und Gebührenberechnungstabelle für den Spezialtarif 3,
2. Eröffnung der Haltestelle Vágfalva,
3. Frachtberechnung für Borke (Lohe).

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Tarifabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest V. Maria Valeriagasse 11 III. Stock) erhältlich.

Budapest, 15. April 1889. (1048)
Die Direktion.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Mit 1. Mai 1889 gelangt der Nachtrag XXIII zum h. s. Lokal-Gütertarife Theil II, vom 1. Juli 1883, gültig für die Linien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau, Hohenstadt-Zöptau, Oswięcim-Podgorze, Zwardon (Landesgrenze)-Saybusch-Skawina, Sucha-Neu-Sandez, Tarnow-Leluchow (Landesgrenze) Grybów-Zagorz, Zagorzany-Gorlice; Peagestrecke Zagorz (trans.) Chyrow (trans.), Chyrow-Stryj, Drohobycz-Boryslaw, Lemberg-Stryj-Stanislau, Stryj-Lawoczne, Lokalbahn Dolina-Wygoda, Stanislau-Husiatyn, inkl. der Peagestrecke Stanislau (trans.)-Chryplin (trans.), sowie für die Strecke Przemysl-Lupków zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Frachtsätze für Güter des Spezialtarifes III, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Ausnahmetarife anlässlich Einführung des besagten Spezialtarifes.
2. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes XIII im Nachtrage VI vom 1. November 1884.

Gleichzeitig erscheint ein Ergänzungsblatt zum Anhange des Nachtrages VI für die Linien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau, enthaltend Stationstarife für Güter des Spezialtarifes 3.

Insofern durch die Einführung des Nachtrages XXIII Frachtsatzerhöhungen hervorgerufen werden, tritt derselbe erst mit 1. Juni 1889 in Kraft.

Wien, am 15. April 1889. (1049)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Nachtrag III zum Lokal-Gütertarife, Theil II. Am 1. Mai 1889 tritt der Nachtrag III zu den vom 1. Juni 1887 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen, Theil II, für den Eil- und Frachtgütertransport usw. im Lokalverkehre der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Frachtsätze für Güter des Spezialtarifes 3.
II. Ergänzung des Gebührentarifes, Theil II.
III. Theilweise Ermässigung der Frachtsätze für Prag (Staatsbahnhof).

Dieser Nachtrag kann im kommerziellen Büreau und auf den Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn bezogen oder eingesehen werden.

Prag, am 14. April 1889. (1050)

Die Generaldirektion.

Elbeumschlagsverkehr. Nachtrag IV. Südwestrussland-Laube. Nachtrag III Südwestrussland-Dresden-Elbkai. Mit 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarif Südwestrussland-Laube und der Nachtrag III zum Tarif Südwestrussland-Dresden-Elbkai vom 15. August 1886 in Kraft.

Dieselben enthalten die Wiedereinführung der Reklamationsausnahmetarife, Aenderungen und Ergänzungen des „Vorwortes", der „Besonderen Bestimmungen" und die Einbeziehung der Station Nadbrzezie in den Ausnahmetarif für Getreide.

Weiter enthält der Nachtrag zum Laubetarife die Einbeziehung der Elbeumschlagsstation Schönpriesen-Umschlag der Staatseisenbahngesellschaft.

Wien, den 16. April 1889. (1051)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung des Nachtrages XII zum Lokal-Gütertarife. Am 1. Mai 1889 gelangt der Nachtrag XII zum Lokal-Gütertarife der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Einheits-Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter.
2. Stationstarife für die Station Friedrichswald.
3. Ergänzung der bestehenden Stationstarife.
4. Geänderte Frachtsätze in verschiedenen Relationen.
5. Ermässigte Frachtsätze für Getreide, Mehl und Mahlprodukte in einigen Relationen.
6. Ergänzung zu den Nebengebühren.
7. Ergänzung der Spezialbestimmungen betreffs des Portozuschlages.
8. Einführung eines Spezialtarifes 3.
9. Kilometerzeiger für die Station Friedrichswald.

Exemplare des Nachtrages XII liegen in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Centralverwaltung zur Einsicht auf und können von letzterer zum Preise von 10 kr. Oe. W. bezogen werden.

Wien, den 16. April 1889. (1052)

Die Centralverwaltung.

Gölniczthalbahn. Zu dem vom Tage der Eröffnung (27. Dezember 1884) gültigen Lokal-Gütertarife der Gölniczthalbahn tritt am 1. Mai 1889 der II. Nachtrag mit folgendem Inhalte in Kraft.

Gebührenberechnung für den Spezialtarif 3.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Tarifabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V Marie-Valeriegasse 11, III. Stock) erhältlich.

Budapest, 15. April 1889. (1053)

Die Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, als betriebsführende Verwaltung der Gölniczthalbahn.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Oesterreichische Linien. Nachtrag VI zu den Gebührentarifen Theil II vom 1. Juni 1885. Mit 1. Mai l. J. gelangt der Nachtrag VI zu den Gebührentarifen Theil II für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf den Oesterr. Linien der Gesellschaft, gültig vom 1. Juni 1885, zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält eine Aenderung des Lemberger Ueberfuhrtarifes.

Exemplare des Tarifnachtrages VI können durch die gesellschaftliche Centralleitung in Wien, die Betriebsdirektion in Lemberg, sowie durch die Stationen der Linie Lemberg-Suczawa zum Preise von 2 kr. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 16. April 1889. (1054)

Die Centralleitung.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1889 gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung u. zw.:

a) der I. Nachtrag zum Lokal-Gütertarife Theil II auf den K. K. Staatsbahnlinien Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal vom 1. Januar 1889,
b) der II. Nachtrag zum Lokal-Gütertarife Theil II auf der vom Staate betriebenen Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals vom 1. Oktober 1888.

Diese Tarifnachträge enthalten Frachtsätze für die Artikel des neuen Spezialtarifes 3.

Der Tarifnachtrag II enthält auch direkte Frachtsätze für Güter des Spezialtarifes 3 zwischen Stationen der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals einerseits und Stationen der Linie Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau andererseits.

Wien, am 15. April 1889. (1055)

K. K. Generaldirektion.

Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów). Nachtrag III zu den Gebührentarifen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr. Mit 1. Mai l. J. gelangt Nachtrag III zu den Gebührentarifen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) vom 23. Oktober 1887 zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

I. Einführung des Spezialtarifes 3.
II. Ergänzung des Tarifes für Nebengebühren.
III. Aenderung der Güterklassifikation mit Bezugnahme auf die gemeinsamen Bestimmungen, Tarif Theil I.
IV. Aenderungen des Ausnahmetarifes I.
V. Gebühren-Berechnungstabelle zum Spezialtarife 3.

Exemplare des Tarifnachtrages können durch die Centralleitung der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft in Wien, durch die Betriebsdirektion in Lemberg und durch sämmtliche Stationen der Oesterr. Linien der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) bezogen werden.

Wien, am 16. April 1889. (1056)

Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung.

---

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XXII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 28. Mai 1889, um 10 Uhr Vormittags auf dem Nordwestbahnhofe in Wien, Ankunftseite (Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1888;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1888 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkoupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern (nach § 20 der Statuten);
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1889 (nach § 46 der Statuten).

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statnten gemäss die Aktien längstens bis Sonnabend, den 27. April, Mittags 12 Uhr, in Wien bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt, in Berlin bei der Deutschen Bank, deponiren und unter Einem die auf ihre

Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf Eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden. Konsignationsblanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und an den bezeichneten Depotstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1889. (1057)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Verdingungen.

Verdingung von Fahrkarten. Die im Rechnungsjahre 1889/90 erforderlichen 16 Millionen Stück geschnittenen Fahrkarten, Edmonson'schen Systems, sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von geschnittenen Fahrkarten

bis zum Eröffnungstermin am

Donnerstag, den 2. Mai 1889, Vormittags 11 Uhr,

an das diesseitige Materialien-Büreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 14. Mai d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in Nr. 85 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 29. März 1888 veröffentlicht.

Magdeburg, den 15. April 1889. (1058)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung der Lieferung von

12 Tenderlokomotiven für Hauptbahnen in 3 Loosen,
7 Personenwagen II/III. Kl.
7 desgl. III. „
7 desgl. IV. „
7 vereinigten Post- und Gepäckwagen, sämmtlich für Nebenbahnen, in je 1 Loose,
56 Radsätzen für Eisenbahnwagen,
112 Stück Radfedern mit Bunden,
140 „ Spiralfedern, in je 1 Loose.

Termin: am 11. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Neuegasse 29/33, an welches auch die Angebote, gehörig verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen, postfrei bis zu obigem Zeitpunkte einzureichen sind.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Zeichnungen und Bedingungen können im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder gegen kostenfreie Einsendung von

a) 1,70 ℳ für Lokomotiven,
b) 1,90 „ „ Personenwagen II/III. Kl.,
c) 1,90 „ „ „ III. „
d) 1,70 „ „ „ IV. „
oder zusammen 3,90 ℳ für b—d,
e) 2,— ℳ für Post- und Gepäckwagen,
f) 1,10 „ „ Radsätze,
g) 1,— „ „ Tragfedern,
h) 0,90 „ „ Spiralfedern
oder zusammen 2,60 ℳ für f—h

ebendaher unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 13. April 1889. (1059)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Meyer.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 32. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionar für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. April 1889.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Waarenhaus für Deutsche Beamte.

Die Bestrebungen, aus wirthschaftlichen Assoziationen Vortheile zu ziehen, welche in England seit lange schon in ausgedehntem Maasse verwirklicht worden sind und dort in den verschiedensten Bevölkerungsklassen — in Industrie- und Arbeiterkreisen in gleicher Weise wie in denen der Armee, der Marine und des Civilbeamtenthums — zu ausserordentlicher Wirksamkeit geführt worden sind, gewinnen auch bei uns immer mehr an Boden und werden wohl zweifellos durch die Einführung der Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht noch weitere Ausbreitung erfahren, als in den bisherigen Genossenschaften nach Schultze-Delitzsch'schem Muster.

In derselben Weise wie in England die Angehörigen der Armee und Flotte in den „Army and Navy Stores" und den „Auseiliary Stores" sich die Vortheile der wirthschaftlichen Assoziation zu Nutze gemacht haben und diesem Beamtenkreise mit der Begründung der „Civil Service-Stores" gefolgt sind, so ist auch bei uns in gleichem Entwickelungsgange nach dem Muster des rasch emporgeblühten und so segensreiche Thätigkeit entfaltenden Deutschen Offiziervereins ein neues Unternehmen ins Leben gerufen worden, das die gleichen Vortheile für die Staatsbeamten erringen will und neben seiner wirthschaftlichen Bedeutung grosse und für weite Kreise des Beamtenthums wichtige humanitäre Ziele verfolgt. Wenn auch das „Waarenhaus für Deutsche Beamte" sich auf den Erfahrungen des Deutschen Offiziervereins aufbaut, so hat es doch nicht dieselbe juridische Form wie dieser gewählt. Der Offizierverein ist ein Verein mit den Rechten der juristischen Person, der für seine Geschäftsthätigkeit Gewerbesteuern zahlt, also kein Konsumverein im Sinne des Genossenschaftsgesetzes.

Das „Waarenhaus für Deutsche Beamte" ist in der Form einer Aktiengesellschaft ins Leben getreten, um die die Kaufberechtigung erwerbenden Beamten von jeder Verantwortung und Haftung für die Geschäftsführung zu entlasten.

Die Gesellschaft Waarenhaus verfolgt den Zweck, die wirthschaftlichen Interessen der Beamten durch eine möglichst billige Beschaffung von Gebrauchs- und Verbrauchsgegenständen, sowie durch Gewährung von Darlehnen und Unterstützungen zu fördern.

Den Aktien und Schuldscheinen, welche auf den Namen lauten, nur mit Genehmigung des Aufsichtsrathes übertragen werden können und niemals in den öffentlichen Handel kommen, ist eine Verzinsung von 4 pCt. und eine eventuelle Superdividende bis zu 2 pCt. zugewiesen. Ein grosser Theil des Reingewinnes dient nach Dotirung des Reservefonds bezw. Abschreibung für Amortisation der Schuldscheine gemeinnützigen Zwecken:

der Errichtung eines Darlehnsfonds, eines Fonds zur Unterstützung von Beamten und deren Hinterbliebenen und zur Erzielung wirthschaftlicher Erleichterungen für die Kaufberechtigten. Nur ein Drittel des eventuellen Ueberrestes wird noch den Aktien zugewiesen.

Um so erfreulicher ist das Inslebentreten eines solchen Unternehmens, als es ja leider eine nicht wegzuleugnende Thatsache ist, dass die dauernde Preissteigerung aller Lebensbedürfnisse, mit welcher eine Aufbesserung der Gehälter unmöglich gleichen Schritt halten kann, in weiten Kreisen unseres in der Regel nicht begüterten Beamtenstandes finanzielle Missstände hervorgerufen hat, die theils zur Minderung des Privatbesitzes, wo solcher vorhanden war, theils zu einer Verschuldung vieler Elemente des Beamtenstandes geführt haben, aus der sich dieselben ohne gemeinnützige Bestrebungen und werkthätige Hilfe nicht befreien können. Leider wird dieser Nothstand nur zu häufig in gewissenloser Weise ausgebeutet und ist auch von der Presse schon häufig auf diese Missstände hingewiesen worden.

So hat, wie in den Blättern der verschiedensten Parteistellung mehrfach übereinstimmend berichtet worden ist, der Wucher gerade in Berlin in erstaunlicher Weise überhand genommen. Tausende von Beamten, Kaufleuten und Handwerkern fallen diesem geschlossenen Ring von gewissenlosen Gelddarleihern zum Opfer, werden gewerbsmässig ausgebeutet und systematisch ruinirt.

Sowohl der Initiative der Behörden, wie der Anregung privater Vereinigungen von Beamten sind wohl seit längerer Zeit schon eine ganze Zahl segensreich wirkender Wohlfahrtseinrichtungen zu verdanken, so z. B. die der Reichspost-, Staatseisenbahn- und Bergverwaltung, eine Anzahl genossenschaftlicher Unternehmungen und die auf dem Gebiete der Versicherungen, der Spar- und Darlehnskassen thätigen Beamtenvereine. Aber allen diesen Einrichtungen, so nützlich sie sich auch im kleinen Kreise und unter gewissen Verhältnissen erweisen, fehlt in der Regel der wichtigste Faktor zu einer umfassenden segensreichen Thätigkeit: grosse verfügbare Baarmittel, um vollkommene Regelungen von ungeordneten Vermögensverhältnissen zu übernehmen und Darlehne von ausreichender Grösse mit langen Amortisationsfristen und ganz geringen Rückzahlungs- und Zinsquoten ausführen su können.

Die Mehrzahl der bestehenden Spar- und Vorschusskassen der Beamten verfügen ja in der Regel nur über solche Fonds, die von den Spareinlagen eines Theiles der betheiligten Beamten gebildet sind, und sind daher nur in der Lage, kleine Beträge auf kurze Fristen gegen vollkommene Sicherstellung ausleihen zu können. Die Wirkung solcher Darlehne ist naturgemäss meist nur die, dass der Darlehnsnehmer wohl einer augenblicklichen Verlegenheit begegnen kann, ihm aber damit nicht zur Ordnung seiner Verhältnisse verholfen wird, sondern zu den bisherigen Gläubigern nur die Darlehnskasse als neuer hinzugetreten ist. Gerade auf diesem Gebiet wird das Waarenhaus für Deutsche Beamte seine Haupterfolge zu erzielen bestrebt sein.

Alle die Kaufberechtigung erwerbenden Beamten zahlen in derselben Weise wie im Deutschen Offizierverein einen Beitrag von 10 *M.* für Lebenszeit, oder von 3 *M.* für das laufende Geschäftsjahr.

Die lebenslänglichen Eintrittsgelder der Staatsbeamten fliessen aber nicht in die Einnahme der Aktiengesellschaft Waarenhaus, sondern werden zur Bildung eines Darlehnsfonds verwendet, dem, wie weiter oben schon erwähnt, auch noch beträchtliche Theile des jährlichen Reingewinnes der Aktiengesellschaft zufliessen.

Die kaufberechtigten Beamten bilden einen Verein, der durch einen Beamtenausschuss vertreten wird, welcher nach den Bestimmungen eines Darlehnskassenstatuts Darlehne an kaufberechtigte Staatsbeamte unter sehr günstigen Bedingungen ausleiht und Regelungen ungeordneter Vermögensverhältnisse, insbesondere Befreiung aus Wucherhänden übernimmt.

Im Gegensatz zu den beschränkten Verhältnissen, in welchen in der Regel die bestehenden Darlehnskassen für Beamte nur zu wirken vermögen, wird der Beamtenausschuss des Vereins der Kaufberechtigten des Waarenhauses voraussichtlich bald über grosse Kapitalien verfügen können und die Darlehnskommission in viel umfassenderer und wirksamerer Weise den Bedürfnissen der Beamten entgegenkommen können, da die zum Darlehnsfonds fliessenden Beträge gewissermaassen à fonds perdu gezahlt sind, gar keinem anderen Zwecke als dem der Darlehnsgewährung, bezw. bei dem davon abgezweigten Unterstützungsfonds der Zahlung von Unterstützungen dienen, und ausserdem der Darlehnsfonds durch die jeweilig neu hinzukommenden Eintrittsgelder und die jährlichen Zuweisungen von den Gewinnüberschüssen der Gesellschaft immer weiter anwächst.

Seit mehreren Monaten schon haben die eingehendsten Berathungen über das geplante Unternehmen stattgefunden und sind die Satzungen unter dem Beirath bewährter und einsichtsvoller Beamten und geschäftskundiger Männer festgesetzt worden.

Selbstverständlich ist das neue Unternehmen seiner Entstehung und Durchführung nach ein vollkommen privates.

Das Waarenhaus wird zunächst in bescheidenen Miethsräumen, einem Quergebäude des Hauses Jägerstrasse 25 eröffnet werden und voraussichtlich noch im Laufe dieses Sommers seine Geschäftsthätigkeit beginnen.

Man kann nur wünschen, dass das so gemeinnützige Zwecke verfolgende Unternehmen in dem Sinne wirken möge in welchem es begründet worden ist. Dann wird es den betheiligten Kreisen grosse wirthschaftliche Vortheile erringen und namentlich mit seiner Darlehnsthätigkeit reichen Segen bringen.

Wenn das neue Unternehmen ebenso zielbewusst und solid geleitet wird, wie der Deutsche Offizierverein, auf dessen geschäftlichen Erfahrungen es sich aufbaut, so wird es ihm nicht an reichen Erfolgen fehlen, was wir ihm aufrichtig wünschen.

Ueber die Erhöhung der Tragfähigkeit der Eisenbahn-Güterwagen.

Bekanntlich hat der Berliner Verein für Eisenbahnkunde in einer seiner letzten Sitzungen als Thema zu einer Preisaufgabe gewählt: „Welche Vortheile oder Nachtheile hat die Erhöhung der Tragfähigkeit der Eisenbahn-Güterwagen für Massentransporte für den Verkehr und den Betrieb?“ Da diese Frage ebenfalls den wesentlichen Inhalt der soeben von dem Geheimenrath Schwabe veröffentlichten Schrift „Ueber die Ermässigung der Gütertarife auf den Preussischen Staatseisenbahnen“ bildet, so dürfte es angezeigt sein, an der Hand dieser Schrift, welche, soweit uns bekannt, dieses Thema zum ersten Mal ausführlich behandelt, die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen zunächst vom betriebstechnischen Standpunkte aus zu erörtern.

Nachdem bereits schon vor dem Jahre 1870 die Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Rechte-Oder-Uferbahn dazu übergegangen waren, bei einer grösseren Anzahl der offenen Güterwagen die Tragfähigkeit auf 125 Centner, bei einer geringen Anzahl sogar auf 150 Centner für die Achse zu erhöhen, wurden im Jahre 1880 im Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau 2260 vorhandene bezw. in der Ausführung begriffene offene Güterwagen in ihrer Tragfähigkeit von 10 auf 12,5 t erhöht.

Diese Maassregel war von um so günstigerem Erfolge begleitet, als es unter Heranziehung von Privatwerkstätten gelang, die Erhöhung der Tragfähigkeit bei allen 2260 Wagen binnen wenigen Monaten und zwar mit einem Gesammtbetrage von etwa 70000 *M.* zu bewirken.

Da nämlich sämmtliche Wagen bereits mit Gussstahlachsen von 130 mm Stärke in der Nabe versehen waren, auch

bei den meisten Wagen die erforderliche Anzahl von 9 Federlagen sowie der nöthige Laderaum vorhanden war, so bestanden die zur Erhöhung der Tragfähigkeit von 10 auf 12,5 t nothwendigen Arbeiten im wesentlichen nur in der Verstärkung der Federn von 8 auf 9 Lagen, und in der Erhöhung der Kastenwände bei einem Theil der Wagen.

Nachdem die Inbetriebsetzung dieser 2 260 offenen Güterwagen anstandslos erfolgt war und sich gegen die Benutzung dieser Wagen, welche vorzugsweise zum Kohlenverkehr verwendet wurden, weder seitens der Kohlengruben, noch seitens der Kohlenhändler und -Empfänger, einzelne wenige Fälle ausgenommen, Beschwerden erhoben hatten, erfolgte im Jahre 1881 die weitere Beschaffung von 1 000 offenen, zum Kohlentransport geeigneten Güterwagen von 12,5 t Ladefähigkeit. Im Staatsbahnwagenverbande wurde dagegen 1881 der Vorschlag: die Tragfähigkeit aller offenen zum Kohlentransport geeigneten Güterwagen von 10 auf 12,5 t zu erhöhen, in technischer Beziehung nicht beanstandet, verwaltungsseitig jedoch aus folgenden Gründen abgelehnt:

1. Die Gewohnheit des Publikums, die Kohlen in Ladungen von 100 bezw. Doppelladungen von 200 Centnern zu beziehen.
2. Die Erschwerung des Betriebes durch Einführung einer neuen Wagensorte.
3. Der Widerspruch gegen den Grundgedanken des Frachttarifs.
4. Den Frachtdefraudationen wird Vorschub geleistet.
5. Die Gefahren der schädlichen Ueberlastung werden erhöht.
6. Die Erschwerniss in der Bewegung der 250 Wagen durch Arbeiter.
7. Die Entladung der Wagen wird durch die mit der grösseren Tragfähigkeit verbundene grössere Bordhöhe einigermaassen erschwert.

Wir glauben auf eine eingehende Erörterung dieser Punkte verzichten zu können, da seitdem 8 Jahre vergangen sind und in der Zwischenzeit die Erfahrungen mit den auf den östlichen Preussischen Staatsbahnen bereits vorhandenen 5 344 offenen Güterwagen von 12,5 bis 15 t Ladefähigkeit, von welchen zeitweise auch ein erheblicher Theil auf den Rheinisch-Westfälischen Bahnen verkehrt, diese Bedenken nicht bestätigt haben; dieselben auch in neuester Zeit dadurch noch widerlegt worden sind, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien im Jahre 1887 dazu übergegangen ist, 1 000 Kohlenwagen von 13 bis 15 t Ladefähigkeit unter Gewährung eines frachtfreien Gutgewichtes von $2^1/_2$ pCt. in den Betrieb zu stellen.

Darf man hiernach annehmen, dass die bisher gegen die Erhöhung der Tragfähigkeit der offenen Güterwagen von 10 auf 12,5 t erhobenen Bedenken sich in der Praxis, ebenso wie auf den östlichen Staatsbahnen auch auf den Rheinisch-Westfälischen Staatsbahnen als bedeutungslos herausstellen werden, und dass die Abneigung des Publikums event. durch einen geringen Frachtnachlass zu besiegen sein dürfte, so ist allerdings nicht zu verkennen, dass die Vortheile der grösseren Tragfähigkeit in technischer, wie in finanzieller Beziehung von grosser Tragweite sind.

Die Vortheile, dass Wagen von 12,5 t Tragfähigkeit fast für denselben Preis zu beschaffen und zu unterhalten sind, wie Wagen von 10 t; dass 4 Wagen der höheren Tragfähigkeit dasselbe leisten und nur dieselbe Gleislänge zu ihrer Aufstellung beanspruchen, wie 5 Wagen von 10 t; dass die Kosten für die Abfertigung der Wagen, sowie der Zusammenstellung und Rangirung der Züge auf der Versandstation bezw. der Ausrangirung und Laderechtstellung auf der Empfangsstation für Güterwagen von 10 oder 12,5 t Tragfähigkeit als gleich angenommen werden können, und somit durch die grössere Ladefähigkeit nur die Kosten der Zugkraft gesteigert werden; alle diese Vortheile sind, wie in der erwähnten Schrift näher nachgewiesen, auf die Kosten für die Vermehrung des Wagenparks, sowie auf die Verminderung der Betriebsausgaben von so bedeutsamen Einfluss, dass diese Frage einer reiflichen Prüfung werth erscheint.

Die vorstehenden Bemerkungen beziehen sich nur auf die offenen Güterwagen. In der Schwabe'schen Schrift wird jedoch mit Rücksicht darauf, dass es nur einer Verstärkung der Tragfedern bedarf, um die Tragfähigkeit aller bedeckten Güterwagen mit Gussstahl-Normalachsen von 10 auf 12,5 t zu erhöhen, auch die Erhöhung der Tragfähigkeit der bedeckten Güterwagen auf 12,5 t empfohlen.

Auch wird mit Rücksicht auf die günstigen Erfahrungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die versuchsweise Beschaffung einer grösseren Anzahl offener zum Kohlentransport geeigneter Güterwagen von 15 t Tragfähigkeit zur Erwägung gestellt.

Indem wir uns vorbehalten, auf die Schwabe'sche Schrift, soweit dieselbe auf die Ermässigung der Gütertarife Bezug hat, später noch näher einzugehen, fügen wir nachstehende Zusammenstellung der Zugbelastungen bei, da diese Zusammenstellung besonderes Interesse bieten dürfte.

Vergleichende Zusammenstellung der Zugbelastungen bei Erhöhung der Tragfähigkeit der offenen Güterwagen von 10 auf 12,5 bezw. 15 t.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Durchschnittliche Leistungsfähigkeit der Lokomotiven bei einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 30 km in der Stunde					Gewicht des Zuges ausschl. Lokomotive und Schutzwagen bei einer Tragfähigkeit von										Bemerkungen.
					10 t		12,5 t				15 t				
					und bei einem durchschnittlichen Eigengewicht der offenen Güterwagen, davon $^1/_3$ mit Bremsen, von										
		beladene Güterwagen von 10 t Tragfähigkeit im			5,6 t		5,75 t				5,9 t				
bei einer Steigung bis zu	bei Krümmungen mit einem kleinsten Radius von	Sommer	Winter	Durchschnitt	im ganzen	davon Nutzlast	Zahl der Nutzachsen	mit einer Nutzlast von	mithin gegen Spalte 7 mehr in		Zahl der Nutzachsen	mit einer Nutzlast von	mithin gegen Spalte 7 mehr in		
	m	Nutzachsen			t	t		t	t	pCt.		t	t	pCt.	
3,33 ‰ (1 : 300)	—	148	130	139	1 084,2	695	119	743,75	48,75	7,0	104	780	85	12,2	Die für Güterwagen von 10 t Tragfähigkeit angenommene Achsenzahl, ausschliesslich Schutzwagen, auf den Steigungen 1 : 300 bis 1 : 60 entspricht der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit der dreifach gekuppelten Normal-Güterzuglokomotiven im Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Nach den bei der Eisenbahndirektion Breslau gewonnenen Erfahrungen ist bei den offenen Güterwagen durch Erhöhung der Tragfähigkeit von 10 auf 12,5 t das Eigengewicht durch Verstärkung der Tragfedern und Erhöhung des Wagenkastens um 139 kg gestiegen, wofür rund 150 kg angenommen worden sind. Für die offenen Güterwagen von 15 t Tragfähigkeit ist das Eigengewicht der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in letzter Zeit beschafften hölzernen Kohlenwagen von 5 600–6 400 kg Eigengewicht zu Grunde gelegt.
5,0 ‰ (1 : 200)	—	118	102	110	858,0	550	94	587,50	37,50	6,8	82	615	65	11,8	
10,0 ‰ (1 : 100)	500	84	72	78	608,4	390	67	418,75	28,75	7,3	58	435	45	11,5	
12,5 ‰ (1 : 80)	565	58	52	55	429,0	275	47	293,75	18,75	6,8	41	307,5	32,5	11,8	
16,6 ‰ (1 : 60)	377	38	34	36	280,8	180	31	193,75	13,75	7,6	27	202,5	22,5	12,5	
25,0 ‰ (1 : 40)	180	16	13	15	117,0	75	13	81,25	6,25	8,3	11	82,5	7,5	10,0	Die für Güterwagen von 10 t Tragfähigkeit angenommene Achsenzahl entspricht der Leistungsfähigkeit der dreifach gekuppelten Normal-Tenderlokomotiven für Nebenbahnen auf der zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin gehörenden Nebenbahn Löwenberg-Greiffenberg.
		15 km Geschwindigkeit													
27,0 ‰ (1 : 37)	280	21	17	19	148,2	95	16	100	5	5,2	14	105	10	10,5	Die für Güterwagen von 10 t Tragfähigkeit angenommene Achsenzahl entspricht der Leistungsfähigkeit der vierfach gekuppelten Güterzugmaschinen auf den Strecken Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca der Gotthardbahn.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1543 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 1562 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinefleisch usw. in bezw. durch Holland (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 1593 vom 16. d. Mts. an die Königl. Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Vereinsabrechnung für den Zeitabschnitt vom 16. April bis 5. Mai d. J. (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 1595 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aenderung des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen und des alphabetischen Verzeichnisses der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 19. d Mts.).

Nr. 1622 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Anträge auf Abänderung der Bestimmungen in § 21 Abs. 2 und § 25 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 1629 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen in § 28 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 19. d. Mts.)

Nr. 1652 vom 20. d. Mts. an verschiedene Vereins-Verwaltungen, betreffend Uebersendung des arithmetisch nach den Nummern der Fahrscheine geordneten Verzeichnisses für zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 23. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche derartige Verzeichnisse bestellt haben).

Nr. 1676 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend Aufnahme der Skandinavischen Bahnen in den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aus dem Abgeordnetenhaus.

Die Verhandlungen des Reichsraths*) sind wegen der Osterferien des Abgeordnetenhauses bis zum 4. Mai d. J. vertagt worden. Aus den vorausgehenden Verhandlungen heben wir aus einer ausführlichen Rede des Regierungsvertreters, des Präsidenten der Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Sektionschef Freiherrn v. Czedik vom 16. d. Mts. folgende Stellen hervor.

Hinsichtlich des vom Budgetausschuss verlangten Ausweises, in welchem Umfang von den Fahrbegünstigungen Gebrauch gemacht werde, bemerkte Freiherr v. Czedick, dass dieser Ausweis, welcher sehr umfassende Vorbereitungen erfordere, noch nicht beendigt worden sei, aber in dem Geschäftsberichte ein detaillirter Ausweis geliefert werde, wie er in diesem Punkte wohl in keinem Eisenbahn-Geschäftsberichte noch gegeben wurde. „Wir wollten damit zeigen, dass wir gar keine Ursache haben, etwas zu verbergen. Die Aufzählung in diesem Berichte erweist, dass diese Begünstigungen bis auf die drei letzten Posten fast durchgehends den eigenen Bediensteten, den Angehörigen derselben oder aus kommerziellen Rücksichten gewährt wurden, dass dann eine Quote von 2500 für ganz vermögenslose Leute und eine Quote von 1500 für verschiedene andere angeführt ist." Das sei gewiss im Verhältnisse zu den Millionen von beförderten Personen keine grosse Quote. Die Staatseisenbahn-Verwaltung habe damit bewiesen, dass sie von dem Rechte der Ertheilung von Begünstigungen den mässigsten Gebrauch gemacht habe und eher Anerkennung verdiene. Redner hebt ferner hervor, dass eine die Gewährung von Fahrbegünstigungen fast ganz ausschliessende Maassregel, wenn sie ausschliesslich bei den Staatsbahnen ins Leben treten solle, nicht ohne Bedenken wäre. Man werfe ja einer Staatsbahn oft vor, dass sie nicht kommerziell genug vorgehe, dass sie sich nicht den Verhältnissen anschmiege, wie es das vielgestaltige praktische Leben erheischt. So lange ein gemischtes Bahnsystem bestehe, werde es von den grössten Bedenken begleitet sein, wenn von dem Rechte, in einzelnen Fällen Begünstigungen zu ertheilen, gänzlich Umgang genommen werde.

Redner kommt sodann auf die im Laufe der Debatte berührte Organisation der Staatseisenbahnen zu sprechen. Bei dem immer grösser werdenden Geschäfte sei die Staatseisenbahn-Verwaltung veranlasst gewesen, zu erwägen, ob es den einzelnen Fachabtheilungs-Vorständen noch möglich sei, ihren Geschäften ebenso umsichtig vorzustehen, wie bei einem beschränkteren Netze. Es wurde schon im Jahre 1884 bei der Kreirung der Generaldirektion eine eigene Abtheilung für das kommerzielle Fach gegründet und dasselbe dem Präsidenten direkt unterstellt. Wer die Bedeutung des kommerziellen Geschäftes bei einem so unglücklich konfigurirten Netze, wie das der Oesterreichischen Staatsbahnen ist, das wie eine Spinne in der ganzen Cisleithanischen Reichshälfte verbreitet ist, kenne, werde zugeben, dass es nicht möglich ist, kommerzielle Geschäfte mit den sonstigen administrativen Geschäften zusammenzulegen. Im Jahre 1886 habe man auch die Geschäfte für den Maschinendienst und die Zugbeförderung abgetrennt, und hier habe sich dasselbe ergeben.

Redner führt weiter aus, dass bei Einrichtung der Betriebsdirektionen nach und nach vorgegangen wurde. Bei Beurtheilung der Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung in dieser Richtung sei wohl zu berücksichtigen, dass dieselbe nicht die Einbildung gehabt habe, gleich das Rechte von Haus aus getroffen zu haben. Man scheue sich gar nicht, gewonnene Erfahrungen zu benutzen und nöthigenfalls Abänderungen eintreten zu lassen. Dadurch werde sich die Organisation als eine aus sich selbst herausgewachsene gestalten. Man dürfe es wohl aussprechen, dass die Besorgnisse, die auf der einen oder anderen Seite bezüglich der zu grossen Centralisation oder zu grossen Decentralisation gehegt wurden, ihre Erfüllung glücklicher Weise nicht gefunden haben. Es habe sich gezeigt, dass bei grossen Manövern u. dergl. die Betriebsdirektionen einen ausreichenden Wirkungskreis haben. Und andererseits habe sich herausgestellt, dass die Stimmen, die geglaubt haben, man könne ein Netz, welches zur Stunde nahezu 6000 km betrage, ohne solche Unterabtheilungen in den Provinzen verwalten, gewiss Unrecht hatten, und dass man, wenn man eine Organisation ohne Betriebsdirektionen eingerichtet hätte, Fiasko gemacht hätte.

Was die Einrichtung des Budgets betreffe, so gibt Redner seiner Befriedigung darüber Ausdruck, dass endlich eine Form gefunden wurde, welcher Anerkennung zu Theil wurde; denn die Eisenbahnverwaltung sehe ihre Aufgabe darin, so durchsichtig und klar wie möglich das Budget zu gestalten.

Was die Ueberfüllung und die Unregelmässigkeit der Züge im Sommer betrifft, so sei es richtig, dass im Laufe des vorigen Sommers sehr beklagenswerthe Unregelmässigkeiten namentlich bei grossen Zügen und bei Eilzügen stattgefunden hätten. Der Eisenbahnverwaltung falle es nicht ein, das beschönigen zu wollen. Bei den eingetretenen Unglücksfällen hätte jedoch die Eisenbahnverwaltung Veranlassung genommen, die Sache genau zu untersuchen, den Thatbestand unumwunden aufzudecken und dafür zu sorgen, dass die Schuldtragenden getadelt und gestraft werden. Nicht immer sei man jedoch in der Lage, einen Urheber für ein Unglück zu finden, dies habe sich auch beim Unglück bei Cercan gezeigt. Wenn aber ein Fehler im Dienste gemacht werde, werde er gerügt und die Mittheilung über den Fall als belehrendes Beispiel dem übrigen Personal bekannt gegeben. Die Unregelmässigkeiten des vorigen Jahres seien der veränderten Fahrordnung zuzuschreiben; es sei nämlich eine eigenthümliche Erscheinung des Eisenbahnlebens, dass, wenn in einer Fahrordnung irgend ein kleineres Detail vergriffen ist, sich das im Laufe eines ganzen Sommers nicht leicht mehr ändern lasse. Die Staatsverwaltung habe aber von den bisherigen Erfahrungen gelernt und werde redlich bemüht sein, für die Folge ähnlichen Erscheinungen vorzubeugen.

Was die Zusammenstellung der Berichte und des Budgets betrifft, führt Redner aus, dass die Dinge der Eisenbahnverwaltung nicht leicht gemacht sind, man habe mit ausserordentlichen formalen Schwierigkeiten zu kämpfen, dadurch, dass Bahnen verwaltet werden, die noch einem anderen Ressort angehören, dass Bahnen für Rechnung von Privaten geführt werden, dann fremde Bahnen für feste Rechnung und gänzlich verstaatlichte Bahnen, das ergebe Varietäten, so dass bei der Durchsicht von Berichten von der Verwaltung Deutscher Provinzen der Wunsch hervorgerufen werde, es möge uns in formeller Beziehung ebensogut gehen. Diesbezüglich habe aber die Eisenbahnverwaltung für heuer einen Fleisszettel bekommen, dass sie es gut gemacht habe. Das möge beweisen, dass sie kein harter Sünder sei, und sie werde sich auch später auftretenden Verbesserungsanträgen fügen und sie ausführen.

Sowohl der Abg. Dr. Schaup wie der Abg. Siegmund haben die Meinung vertreten, dass die Personentarife an der zu grossen Mannigfaltigkeit der Kartenarten leiden, und dass es für Nichtreisehabitués mühsam sei, sich in diesen Dingen zurechtzufinden. Redner gesteht, dass er diese Ansicht vollständig theile, und wenn es möglich wäre, aus dieser Geschichte herauszuspringen, wäre es schon längst geschehen. Er finde diese Verhältnisse geradezu ungesund und sei im Besitze einer Aufschreibung eines ganzen Speisezettels

*) Siehe die Korrespondenz in Nr. 31 S. 330 d. Ztg.

solcher verschiedenen Karten, und wenn man sich denke, dass so ein armer Kassier mit diesen Karten in seinem Schalter amtiren soll, werde einem im Vorhinein angst und bange. Es sei dies aber auch sehr leicht begreiflich, da eben nur 38 pCt. Normalkarten sind; diese seien die schwarzen Peter, d. h. diejenigen, die hängen geblieben sind, die es nicht besser verstanden haben, die sich nicht anderswo Rath geschafft haben als in Reisebüreaus usw. Das Buch von Engel, welches citirt wurde, sei sehr fesselnd geschrieben, aber es habe nur Bedeutung in der Kritik. Sobald der Autor auf die Geisselung der Verhältnisse nicht nur der Staats-, sondern aller Bahnen komme, mache er treffende Bemerkungen, wie er aber zu Vorschlägen gelange, was man eigentlich zu thun hätte, lasse ihn sein Konzept ganz im Stich.

Gerade die Oesterreichischen Staatsbahnen haben da eine Erfahrung gemacht. Im Jahre 1882 wurden die Tarife um beinahe 30 pCt. herabgesetzt, der materielle Erfolg sei sehr günstig gewesen, aber der Ansturm der Menschen zu den einzelnen Zügen sei namentlich in grossen Städten ein so grosser gewesen, dass man gesehen habe, wenn es in dem Zuge weiterginge, und man die Tarife heruntersetze, so dass man vielleicht um 1 fl. bis nach Salzburg fahren könnte, die Einrichtungen unserer Bahnen absolut unzureichend wären. Eine Herabsetzung der Personentarife, wenn sie je wieder geplant werde, müsse immer so gemacht werden, dass man den Verkehr auch wirklich bewältigen kann, nur in dem Maasse, in dem man im Stande sei, die Personen zu fahren, könne man sie auch heranziehen. Die Behauptung des Verfassers Engel, dass die Abgeordneten bei uns umsonst fahren, habe schon Dr. Schaup richtiggestellt. Aber auch Eisenbahndirektoren müssen bei uns zahlen, ebenso die Verwaltungsräthe der Privatbahnen, die Zeiten seien vorüber, wo das nicht der Fall war; die sogenannte Vereinskartenfrage sei gerade von Oesterreich in die Luft gesprengt worden. Es seien Verbandskarten geschaffen worden, die 200 fl. jährlich kosten. Es gebe keinen Eisenbahndirektor und keinen Privateisenbahn-Verwaltungsrath, der eine andere Karte hätte. Gerade die Staatseisenbahn-Verwaltung habe bei dieser Aktion eine sehr aktive Rolle gespielt.

Gegenüber der Rede des Abg. Siegmund bemerkt Redner, dass auch in Oesterreich Ingenieure hinausgesendet werden, um zu lernen. Aber man dürfe nicht vergessen, welche ungeheuren Errungenschaften die Oesterreichischen Ingenieure erzielt haben, insbesondere durch ihre grossen Leistungen bei Bewältigung von Berglinien. Man müsse also zugeben, dass in Oesterreich eine Summe technischen Talentes vorhanden sei. Es würden also Ingenieure fleissig hinausgesendet, es gereiche uns aber andererseits auch zur Befriedigung, dass sehr häufig fremde Ingenieure zu uns kommen und über das hier Gesehene befriedigt von dannen gehen.

Hinsichtlich der Beschleunigung der Züge bei den Staatsbahnen möge der Abg. Siegmund bedenken, dass es noch nicht die Maschinenkraft gebe, so lange Züge, wie er sich denke, zu bewältigen. Auch die Stationsanlagen reichten hierzu nicht aus.

Wenn er auf die Englischen Fischzüge aufmerksam gemacht habe, so existire ähnliches auch bei uns, wie die Milchzüge beweisen, die von der obersten Grenze Oberösterreichs oder Salzburgs mit grösster Schnelligkeit die Milch nach Wien bringen; auch sehr heikle Dinge, wie frische Austern, werden über Passau mit Eilzügen sehr geschwind befördert, und die Eisenbahnverwaltung sei in der Richtung bereit, noch neue Einrichtungen zu schaffen. Je weiter die Trennung des Personen- von dem Güterverkehre fortschreiten werde, desto leichter werde es möglich sein, diesbezüglich den ausgesprochenen Wünschen entgegenzukommen. Wenn man im Vorhinein gewusst hätte, dass der Verkehr in solchem Maasse steigen werde, hätte man sich mit Wagen vorgesehen. Im Jahre 1888 waren es ganz besondere Umstände, welche dieses Jahr zu einem enormen Verkehrsjahre gemacht haben.

Der Regierungsvertreter geht auf die anderen Beschwerden des Abg. Siegmund ein und bemerkt bezüglich der Rundreisebillets, dass bei denselben Anomalien leicht möglich seien, weil man mit den verschiedensten Wünschen des Publikums da zu rechnen habe; dieselben sind aber, sobald man darauf aufmerksam geworden sei, ausgeglichen worden.

In betreff der Beheizung bemerkt der Regierungsvertreter, dass es in dieser Frage wie bei der Wetterfrage schwer sei, es allen Leuten recht zu machen. Viele sagen: „Bitte, heizen Sie lieber gar nicht, mein Pelz und Fusssack ist mir ganz genug", andere schätzen es wieder ganz ausserordentlich. Das Handelsministerium habe vorzugsweise auf die Gleichheit der Beheizung mit dem von der Maschine entnommenen Dampfe gedrungen. Wenn der Herr Abg. Siegmund gemeint hat, dass man in Oesterreich bei Reisen so schlecht untergebracht sei, so möchte Redner ihn bitten, einmal selbst ins Ausland zu reisen, und er wette, wenn er dann zurückkehrt, werde er an der Grenze sagen: „Die Oesterreichischen Waggons und die Oesterreichischen Kondukteure sind doch nicht so schlecht."

Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nach einer längeren Rede des Abgeordneten und Minister a. D. Dr. Herbst über die weitere Herabsetzung der Kohlentarife der Nordbahn wurde folgende vom Ausschusse beantragte Resolution einstimmig angenommen:

„Die K. K. Regierung wird aufgefordert, ehestens jene Vorarbeiten einleiten zu lassen, welche nothwendig sind, um über das Maass der im Sinne des § 21 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886 für das öffentliche Eisenbahnunternehmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzunehmenden Tarifreduktionen, insbesondere der Kohlentarife, schlüssig zu werden."

Aufhebung des Freihafens in Triest.

Handelsminister Marquis von Bacquehem erkannte bei den Debatten im Abgeordnetenhaus die volle Berechtigung des kürzlich geäusserten Wunsches des Abgeordneten von Triest an, dass der Handelsstand dieser Stadt ehestens Kenntniss von den Modalitäten erlange, unter welchen die Einbeziehung des Freihafens in das allgemeine Gebiet sich vollziehen wird. Es seien hierbei Triest einige Erleichterungen zugedacht, welche von Rückwirkung auf die allgemeine Zollpolitik der Monarchie sein werden. „Es wird das Freihafengebiet auf ein engeres Terrain beschränkt, welches der Aufbewahrung der Waaren und der Manipulation mit denselben gewidmet sein und in welchen freie Bewegung herrschen wird."

Erweiterung des Kommunikations- zum Handelsministerium in Ungarn.

Dem gegenwärtigen Ungarischen Handels- und Ackerbauministerium wird, nach einer noch zu sanktionirenden Gesetzesvorlage, das erstere Ressort abgenommen und dem Kommunikationsministerium zugewiesen, welches nun nach dem Muster des Oesterreichischen Handelsministeriums eingerichtet sein wird.

Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn.

Der vom Kommunikationsminister in der Sitzung des Ungarischen Abgeordnetenhauses am 8. April überreichte Gesetzentwurf über die Ablösung der Eisenbahnlinien der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn-Aktiengesellschaft lautet in der vom „Pester Lloyd" gebrachten Deutschen Uebersetzung wie folgt:

„§ 1. Die Regierung wird ermächtigt, in betreff der Eisenbahnlinien der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn-Aktiengesellschaft das staatliche Ablösungsrecht, welches in betreff der von Budapest-Kelenföld über Dombovár nach Szent-Lörincz zu führenden Lokomotivbahn I. Ranges laut § 18 der mit G.-A. XLVI ex 1881 genehmigten und inartikulirten Konzessionsurkunde am 1. Juni 1911, in betreff der Vizinalbahn Rétszilas-Szegzárd aber im Sinne des § 27 der am 28. April 1883 ertheilten Konzessionsurkunde erst in dem im § 2 des G.-A. XXXI: 1880 vorausgesetzten Falle in Kraft treten würde, im Wege eines mit der Gesellschaft abzuschliessenden Vertrages am 1. Januar 1889, bezw. mit einer von diesem Tage an gerechneten Rechtsgültigkeit, ins Leben treten zu lassen.

§ 2. Demgemäss werden die Minister für Kommunikation und für Finanzen ermächtigt, den vorgelegten Vertrag über die Ablösung der Eisenbahnlinien der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahngesellschaft und deren Appertinenzien zu unterfertigen, bezw. im Namen des Ungarischen Staates rechtskräftig abzuschliessen in dem Falle, wenn vorher die Generalversammlung der gesellschaftlichen Aktionäre in betreff dieses schon im Namen der Aktiengesellschaft unterschriebenen Vertrages die ihr vorbehaltene Genehmigung ertheilt.

§ 3. Für den Fall, dass der Vertrag über die Ablösung der im § 1 genannten Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes einerseits im Namen des Ungarischen Staates zwischen dem Kommunikationsminister und dem Finanzminister, andererseits zwischen der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn rechtskräftig abgeschlossen wird, wird der Kommunikationsminister ermächtigt, die Betriebseinnahmen der zu übernehmenden Eisenbahnlinien für das laufende Jahr, sowie die vertragsmässig zu Lasten des Staates verbleibenden Anlehensrenten des laufenden Jahres aus den Einnahmen der erwähnten Eisenbahnlinien bedecken, und sowohl diese Einnahmen wie die erwähnten Ausgaben in den Schlussrechnungen entsprechend verwenden zu dürfen.

§ 4. Die im gegenwärtigen Gesetze der Regierung ertheilte Ermächtigung erlischt, wenn der Vertrag über die in Rede stehende Ablösung bis spätestens Ende dieses Jahres nicht geschlossen werden könnte. Insofern aber dieser Vertrag im Rahmen der gegenwärtigen Ermächtigung thatsächlich geschlossen würde, wird der Kommunikationsminister angewiesen,

denselben behufs nachträglicher Genehmigung und Inartikulirung der Gesetzgebung zu unterbreiten.

§ 5. Dieses Gesetz tritt am Tage seines Erscheinens im „Törvénytár" in Kraft und werden mit dem Vollzuge der Kommunikationsminister und der Finanzminister betraut."

Dieser Gesetzentwurf wurde bereits in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 12. April in Verhandlung gezogen und ohne Debatte angenommen.

Die Eisenbahnen und die Eisenpreise.

Die Generalinspektion hat die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen aufgefordert, ihr regelmässig die Semestralausweise über die Preise von Oberbaumaterialien (insbesondere Schienen) und Brückenkonstruktionen vorzulegen. In dem bezüglichen Erlasse heisst es: „Mit Rücksicht auf den Einfluss, welchen die Schwankungen in den Preisen der für den Bahnbau wichtigsten Materialien, das ist des Eisens und des Stahls, in ihren verschiedenen Verwendungsformen auf die Oekonomie des Eisenbahnbaues nehmen, erscheint es wünschenswerth, periodisch die von den einzelnen Bahnverwaltungen entweder gelegentlich von Rekonstruktionen und Auswechslungen oder bei allfälligen Neubauten erzielten Begebungspreise für die aus obbezeichneten Materialien hergestellten und innerhalb gewisser Zeitabschnitte zur Ablieferung gelangten Gegenstände des Bahnbaues kennen zu lernen. Zum Zwecke der Evidenzhaltung dieser Preise wird die Verwaltung eingeladen, in Hinkunft mittelst halbjähriger Eingaben, welche stets bis längstens Ende Juni bezw. Ende Dezember des Gegenstandsjahres an die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen einzusenden sein werden, anher bekannt zu geben, um welche Einheitspreise dortseitige Bestellungen von Oberbaumaterialien verschiedener Gattung, sowie von eisernen Brückenkonstruktionen innerhalb des bezeichneten Semesters zur Vergebung gelangt sind."

Reform rücksichtlich der Tarifbegünstigungen im Güterverkehr.

Das K. K. Handelsministerium hat an die Bahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, welcher sich mit den Tarifbegünstigungen beschäftigt. Die grosse Anzahl der Frachtermässigungen, welche neben den offiziellen Tarifen gewährt werden — dieselbe hat beispielsweise in den Jahren 1886 bis 1888 nicht weniger als 3 490, 3 671 und 4 065 betragen — würde, wenn über den thatsächlichen Erfolg und den praktischen Werth der bezeichneten Tarifmaassnahmen verlässliche Daten gesammelt wären, ergeben, dass gewisse Frachtermässigungen, von Jahr zu Jahr in gleichem Ausmaasse widerkehrend, erneuert werden müssen, dass aber bei anderen Bonifikationen eine nur geringe Inanspruchnahme stattfindet. Die Verwaltungen werden daher eingeladen, jene im Kartirungswege zugestandenen Begünstigungen, welche durch längere Zeit alljährlich erneuert werden müssen, soweit es unter den obwaltenden Verhältnissen möglich ist, durch Aufnahme in die offiziellen Tarife — wenn auch nur als Spezial- oder Ausnahmetarife — leicht und allgemein zugänglich zu machen. Hierdurch würde die Zahl der im Veröffentlichungswege einzuführenden Kartirungssätze sich auf jene Fälle zu beschränken haben, in welchen es sich um vorübergehende Begünstigungen aus wirthschaftlichen Gründen, um die Konkurrenz des Auslandes oder um Maassnahmen handelt, deren Wirkung vor der Einführung in die offiziellen Tarife erst erprobt werden soll. Insbesondere aber wird es sich empfehlen, die thunlichste Einschränkung der Frachtermässigungen im Rückvergütungswege und das Fallenlassen oder wenigstens doch eine weitgehende Herabminderung der Minimalquantitäten ernstlich in Betracht zu ziehen, um auf diese Weise in Bezug auf die Uebersichtlichkeit und allgemeine Zugänglichkeit der bestehenden Frachtbegünstigungen so manchen begründeten Beschwerden der Versender und Produzenten Abhilfe zu bringen. Eine durchgreifende Besserung der gegenwärtigen Verhältnisse wäre damit auch insofern angebahnt, als hierdurch der in manchen Geschäftskreisen vorwaltenden Vorliebe für Sonderbegünstigungen nach und nach der Boden entzogen würde. Der Minister erklärt schliesslich, dass die Generalinspektion angewiesen wurde, die bezüglich der Frachtbegünstigung im Güterverkehre bestehenden Verordnungen und Erlasse auf das Genaueste zu handhaben.

Betriebseinnahmen in und einschl. Februar 1889. Vergleich mit dem Vorjahre.

Im genannten Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 3 679 659 Personen und 5 570 316 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 426 965 fl. erzielt, d. i. für 1 km 726 fl. — Im gleichen Monate 1888 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 3 584 099 Personen und 5 300 774 t Güter 18 011 302 fl., d. i. für 1 km 741 fl., daher resultirt für den Monat Februar 1889 eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses um 2 pCt. — Die auf den Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen in den ersten zwei Monaten 1889 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 39 146 265 fl., in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres auf 37 306 717 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen für den letztgenannten Zeitraum d. J. 25 378 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 24 298 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die ersten zwei Monate 1889 auf 1 543 fl. gegen 1 535 fl. im Vorjahre, d. i. um 8 fl. günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, für 1889 auf 9 258 fl. gegen 9 210 fl. im Vorjahre, d. i. um 48 fl., mithin um 0,5 pCt. günstiger.

Generalversammlung der Ersten Siebenbürger Bahn am 24. März d. J.

Es wurde konstatirt, dass zu Ende des Betriebsjahres 1888 nach ordnungsmässiger Verloosung der gesellschaftlichen Titres noch 69 196 Stück Aktien im Nennwerthe von 13 839 200 fl. und 101 734 Stück Obligationen im Nennwerthe von 20 346 000 fl. im Umlaufe waren. Ferner wurde berichtet, dass die Fahrbetriebsmittel der Gesellschaft mit der Bezeichnung Máv. (= Königlich Ungarische Staatsbahnen) versehen, zur Evidenzhaltung des Besitzrechtes der Gesellschaft jedoch in Klammern die Worte „Elsö erdélyi vasut" (Erste Siebenbürger Bahn) erhalten haben.

Werkbahnen im Bereiche der Salgo Tarjaner Kohlenreviere.

In der am 30. März d. J. abgehaltenen Generalversammlung der Salgo Tarjaner Steinkohlen-Bergbau-Aktiengesellschaft wurde beschlossen, die östlichen Reviere der Gewerkschaft durch Anlage von etwa 4 000 m Werkbahnen mit der bereits im Betriebe stehenden schmalspurigen Montanbahn zu verbinden. Die Herstellung dieser Bahnen ist auf etwa 5—600 000 fl. präliminirt und soll nach und nach im Laufe dieses und des kommenden Jahres durchgeführt werden.

Generalversammlung der Theissbahn-Gesellschaft in Liquidation am 31. März d. J.

Dem Direktionsberichte zufolge gelangten im Laufe des Jahres 1888 insgesammt 8 270 Aktien im Nominalbetrage von 2 026 150 fl. zur Verloosung und werden im Laufe des Jahres 1889 auch die noch im Umlaufe befindlichen restlichen 12 405 Aktien ausgeloost werden. Von der Loosanleihe wurden im Jahre 1888 819 800 fl. getilgt, so dass noch 13 542 607 fl. im Umlaufe blieben. Nach erfolgter letzter Ausloosung wird die Gesellschaft gänzlich aufgelöst werden. Dieser ordentlichen Generalversammlung war eine am 4. Dezember 1888 abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung vorausgegangen, in welcher der Austausch der gesellschaftlichen Titres gegen solche der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, sowie das Recht der Intabulirung der neuen Titres auf die Linien der Gesellschaft mit solidarischer Haftpflicht zum Beschlusse erhoben wurden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Eine „stille Woche" war es nicht auf der Börse. Eine Hausseströmung bemächtigte sich aller Effekten; die sich immer mehr befestigenden Friedensaussichten, der Rückgang der Goldvaluta, die günstigen Rechnungsabschlüsse der Bahnen und die weiteren Verstaatlichungs- und Konversionsgerüchte wirkten anregend. Es notirten Kaiser Ferdinands - Nordbahn (2610), Carl Ludwigbahn (208,75), Staatsbahn (246,40), Südbahn (107,50), Nordwestbahn (196), Elbethalbahn (213), Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahn (235,50). Für eigentliche Böhmische Bahnen kamen vom Auslande bedeutende Kaufanträge, ohne jedoch Abgeber zu finden, in Prag - Duxer Stammaktien (51), Prioritätsaktien (143) fanden forcirte Spekulationskäufe für Süddeutsche Rechnung statt; sollten die Stammaktien weiter steigen, so wird die Dux - Bodenbacher Bahn von ihrem Einlösungsrechte Gebrauch machen und die Prag-Duxer Stammaktien mit 55 fl. einlösen.

Die Pfälzischen Eisenbahnen

nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1888.

Das Finanzergebniss des Jahres 1888 stellt sich sehr erheblich günstiger als dasjenige des Vorjahres, nachdem die Betriebseinnahmen eine Steigerung von 1 790 823 ℳ aufweisen bei einer gleichzeitigen Erhöhung der Betriebsausgaben um nur 901 414 ℳ, in welchen beiden Ziffern ein Betrag von rund 500 000 ℳ enthalten ist, um welchen sich dieselben infolge veränderter Buchungs- und Verrechnungsweise der Vergütungen für die gegenseitige Wagenbenutzung erhöht haben.

Die hiernach verbleibenden bedeutenden Mehrerträgnisse beruhen auf grösserer Ergiebigkeit der sämmtlichen Einnahmequellen, entfallen jedoch zum grössten Theil auf den eigentlichen Güterverkehr, d. h. ausschliesslich des besonders verrechneten Kohlenverkehrs aus den Saargruben. Aus der Güterbeförderung sind gegen das Vorjahr 845 882 ℳ

und gegen den Voranschlag 616 879 M. mehr erlöst worden. Der letztere hatte gegenüber dem Ertrage des Vorjahres eine Steigerung von nur 287 000 M. angenommen, weil im Betriebsjahre 1887 nicht blos der allgemeine Aufschwung des Verkehrs ein ungemein grosser gewesen war, sondern auch ein Zusammentreffen verschiedener ausserordentlicher Verhältnisse den Güterumschlag über die Pfälzischen Bahnlinien in äusserst günstiger Weise beeinflusst hatte, wozu zu bemerken ist, dass zunächst die Rheinschifffahrt während des Jahres 1887 infolge ungünstigen Wasserstandes des Stromes ungewöhnlich lange Unterbrechungen erlitten hatte, durch welche der längeren Durchgangsstrecke von Münster a. St. nach Weissenburg zahlreiche Sendungen zufielen, welche ausserdem den Pfälzischen Bahnen entweder gar nicht, oder doch nur auf der kürzeren Strecke ab Ludwigshafen überwiesen worden wären; ferner aber hatte der Herbstverkehr im Jahre 1887 einen Umfang erreicht, wie kaum jemals zuvor und durfte bei der Ertragsschätzung des Folgejahres die Wiederkehr eines solchen ungewöhnlichen Andranges nicht in Rechnung gezogen werden. In Wirklichkeit hat denn auch das Jahr 1888 nicht blos keinen besonders günstigen, sondern einen beinahe mässig zu nennenden Herbstverkehr im obenbezeichneten Sinne erbracht und brauchte auch die Rheinschifffahrt während des Berichtsjahres nur auf so kurze Zeit eingestellt zu werden, dass die Verhältnisse derselben in diesem Zeitraum als ebenso ausnahmsweis günstige bezeichnet werden können, wie sie im vorausgegangenen Jahre ungünstig gewesen waren. Wenn ungeachtet des Fehlens solcher vortheilhaften Ausnahmeverhältnisse die hohe Mehreinnahme aus der Güterbeförderung erzielt wurde, so ist dieses Ergebniss der nicht vorauszusehenden hohen Steigerung des Umschlages beizumessen, welchen die Strecken während des ganzen Betriebsjahres für die wichtigsten Transportartikel sowohl im inneren Pfälzischen Verkehre wie in den meisten direkten Beziehungen in stets wachsender Stärke zu bewältigen hatten.

Aus der Personenbeförderung wurde gegen den Voranschlag ein Mehr von 102 095 M., gegen das Vorjahr ein solches von 215 075 M. erzielt und ist dieses Ergebniss zum grossen Theil auf Rechnung des gleichfalls das ganze Jahr hindurch andauernden guten Verkehrs zurückzuführen.

Der Kohlenverkehr aus den Saargruben hat bei einer Zunahme der beförderten Mengen um 42 000 t die im Budget angenommene Einnahme um 32 789 M., das Ergebniss des Vorjahres um 95 898 M. überstiegen. Dieses Ergebniss muss als ein ausserordentlich günstiges bezeichnet werden, nachdem am 1. Juli 1888 für ein Hauptabsatzgebiet des Saarkohlenreviers, Württemberg, neue Tarife zur Einführung gelangten, für welche infolge Gewährung niedrigerer Sätze auf den Württembergischen Staatsbahnstrecken auch seitens der Pfälzischen wie der übrigen betheiligten Bahnen diejenigen Ermässigungen in vollem Umfange zugestanden wurden, welche für Baden und die Pfalz bereits mit dem 1. Juli 1886 wirksam geworden waren. Wie die obigen Zahlen ergeben, ist der Ausfall, welcher durch den neuen Württembergischen Kohlentarif entstand, durch die Zunahme der Beförderungsmengen nicht nur ausgeglichen, sondern es ist auch noch ein erheblicher Ueberschuss erzielt worden.

Die erhebliche Mehreinnahme aus anderen Quellen von 633 968 M. beruht zunächst auf dem höheren Ertrage der Wagenmiethe, ferner aber auf bedeutend grösserem Reinertrage der Steinbrüche und auf höheren Aktivzinsen der Geldbestände.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1888 zeigen gegen das Vorjahr ein Mehr von 901 414 M., dessen grössere Hälfte von rund 500 000 M., wie schon erwähnt, gleichfalls eine blos formelle ist. Die nach Abzug des letzteren Betrages verbleibende Mehrausgabe von rund 400 000 M. oder von 4,49 Hundertstel erscheint gegenüber der nach Kürzung des gleichen Betrages verbleibenden Mehreinnahme von rund 1 290 000 M. oder von 7,53 Hundertstel als eine sehr mässige und war dieselbe bei dem gesteigerten Verkehre durch den naturgemässen Mehraufwand für Personal, rollendes und festes Material nothwendig bedingt. Berücksichtigt man ferner, dass im Berichtsjahre auf Nachbeschaffung solcher Wagen, welche schon früher zu ersetzen waren, nicht weniger als 250 000 M. verwendet worden sind, welcher Betrag die Ausgabe für 1888 zu Gunsten früherer Jahre belastet, so wird das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen ein noch günstigeres und dürfen die ersteren bei einer Mehrbeförderung von über 342 000 t Güter und Kohlen als sehr niedrige bezeichnet werden.

Die allgemeine Geschäftslage der Pfälzischen Bahnen im Betriebsjahre 1888 stellt sich angesichts der nachgewiesenen Mehrung aller Einnahmeposten bei erheblich geringerem Anwachsen der Betriebsausgaben als eine in jeder Beziehung befriedigende dar. Das finanzielle Ergebniss des laufenden Jahres wird allerdings infolge Steigerung der Tilgung und Verzinsung der Prioritätsanlehen hinter dem Jahre 1888 selbst für den Fall zurückbleiben müssen, als die verschiedenen Verkehrsquellen in ihrer seit Jahren steigenden Ergiebigkeit nicht nachlassen. Andererseits aber ist hervorzuheben, dass der grösste Theil der Mehreinnahmen auf der seit Jahren in regelmässigem und immer stärkerem Fortschreiten begriffenen Entwickelung des Verkehrs überhaupt und insbesondere auch der einheimischen Verkehrsquellen beruht, dass daher bei gedeihlichem Fortbestande der Handels- und industriellen Verhältnisse sowie bei gesegnetem Ertrag der Landwirthschaft und des Weinbaues das im Jahre 1888 erzielte gute Betriebsergebniss auch für die Folgezeit erhalten bleiben wird.

Die Gesammt- und die Betriebslänge der Pfälzischen Eisenbahnen ist mit 667 km die gleiche wie im Vorjahre geblieben.

Im Fahrdienst sind die Leistungen infolge des stärkeren Verkehres gestiegen und sind im Jahre 1888 mit Personen, Güter-, Kohlen- und Materialzügen (letztere für Regiebauzwecke) auf Pfälzischen Strecken 5 773 677 (gegen 5 449 182) = + 324 495 Lokomotivkm geleistet worden.

Die vier Hauptquellen der Einnahmen zeigen im Vergleiche mit dem Vorjahre folgendes Ergebniss: der Personen- und Gepäckverkehr ergab 3 961 096 (gegen 3 746 021) M. = + 215 075 M., der Güter- und Viehverkehr 9 784 679 (gegen 8 938 796) M. = + 845 883 M., der Kohlenverkehr 3 504 289 (gegen 3 408 391) M. = + 95 898 M. und die Einnahmen aus anderen Quellen beliefen sich auf 1 687 873 (gegen 1 053 905) M. = + 633 968 M., die Gesammtsumme dieser Einnahmen ergab 18 937 936 (gegen 17 147 113) M. = + 1 790 823 M. oder 10,44 Hundertstel.

Im Personenverkehr wurden 5 414 161 gegen 5 098 478 Reisende im Vorjahre = + 315 683 oder 6,19 Hundertstel befördert und für jede beförderte Person 67,3 (67,4) ₰ vereinnahmt; an Militär gelangten 169 050 (184 928) oder — 15 878 Mann zur Beförderung. Im Gepäckverkehr wurden 8 248 (7 829) t = + 419 t oder + 5,35 Hundertstel und an Hunden 10 098 (9 364) Stück = + 734 Stück oder + 7,84 Hundertstel befördert. Die Zunahme der Personenbeförderung um 315 683 Personen oder 6,19 Hundertstel und des Ertrages um mehr als 200 000 M. oder 5,99 Hundertstel — wie der Bericht bemerkt — kann im wesentlichen als eine Folge der gesteigerten Handelsthätigkeit und des industriellen Aufschwunges bezeichnet werden, welchen auch die unerwartet starke Hebung des Güterumschlags zu verdanken ist. An zusammenstellbaren Rundreiseheften sind im Jahre 1888 durch die Ausgabestelle Ludwigshafen 2 804 Stück mit 56 152 Fahrscheinen verkauft worden. Die Einnahmen der Pfälzischen Bahnen aus diesem Verkehre betragen 107 201 gegen 91 716 M. im Vorjahre. Der Rückstand der Ziffer der Militärbeförderung und des Ertrages gegen das Vorjahr findet dadurch seine Erklärung, dass während des letzteren die Erhöhung des Präsenzstandes der Armee und die Verstärkung Elsass-Lothringischer Garnisonen den Transitstrecken nach dem Reichslande einen aussergewöhnlichen Zuwachs gebracht hatte, welcher sich im Jahre 1888 mangels anderweitiger, durch Manövertransporte oder sonstige Verschiebungen veranlasster Verkehrssteigerung nicht ausgleichen konnte. Bei dem Gepäckverkehr ist eine Gewichtsmehrung von 5,35 Hundertstel zu verzeichnen, welche einentheils naturgemäss mit der Steigerung des Personenverkehrs im Zusammenhang steht, anderentheils durch die Zunahme der regelmässigen Beförderung von Milch und Milchgefässen zwischen den grösseren Städten und den Stationen des flachen Landes veranlasst ist.

Der Güterverkehr weist eine bedeutende Erhöhung der beförderten Mengen als eine dadurch bedingte erhebliche Mehreinnahme auf. Als Eil- und Expressgut wurden 22 774 (gegen 20 385) t oder + 2 389 t = + 11,72 Hundertstel befördert, wofür bei einem Durchschnittssatze von 1,45 (1,48) M. für 100 kg d. i. — 3 ₰ oder 2,03 Hundertstel 329 867 (301 103) M. oder + 28 764 M. = + 9,55 Hundertstel vereinnahmt wurden. An Stückgut wurden 242 413 (gegen 232 809) t = + 9 604 t oder + 4,13 Hundertstel bei einem Durchschnittssatze von 68,8 (gegen 69,3) ₰ d. i. — 0,5 ₰ für 100 kg oder 0,72 Hundertstel verfrachtet und hieraus eine Einnahme von 1 668 442 (gegen 1 613 361) M. d. i. + 55 081 M. oder + 3,41 Hundertstel erzielt. Der in dem allgemeinen Verkehrsaufschwunge begründeten Steigerung der beförderten Mengen um 4,13 Hundertstel und den um 3,41 Hundertstel erhöhten Ertrage steht auch hier eine Minderung der Durchschnittsziffer und zwar um 0,72 Hundertstel gegenüber, welche sich dadurch erklärt, dass vom Monat Oktober 1887 ab für gewisse landwirthschaftliche Gegenstände ermässigte Ausnahmefrachtsätze eingeführt sind, deren Wirkung bei dem Betriebsergebnisse des Jahres 1888 zum ersten Male voll zur Geltung kam. An Wagenladungsgut wurden 3 002 820 (2 699 331) t = + 303 489 t oder 11,24 Hundertstel bei einem Durchschnittssatze von 24,40 (gegen 24,20) ₰ = + 0,20 ₰ oder + 0,83 Hundertstel für 100 kg befördert und hierfür 7 332 408 (gegen 6 545 475) M. = + 786 933 M. oder + 12,02 Hundertstel vereinnahmt. An Kohlen wurden 1 315 680 (gegen 1 273 605) t = + 42 005 t oder + 3,30 Hundertstel bei einem Durchschnittssatze von 26,635 (gegen 26,760) ₰ d. i. — 0,125 ₰ oder — 0,47 Hundertstel für 100 kg verfrachtet; die hieraus erzielte Einnahme ergab 3 504 289 (gegen 3 408 391) =

+ 95 898 ℳ oder 2,81 Hundertstel. Die im Jahre 1886 für den wichtigeren Theil des Absatzgebietes der Saarkohle eingetretene und in 1888 für den Rest desselben zur Geltung gekommene Herabsetzung der Frachtsätze veranlasste ganz beträchtliche Ertragsausfälle, welche jedoch durch die Zunahme der beförderten Mengen volle Ausgleichung gefunden haben. Militärgut wurde 6 093 (1 934) = + 4 159 t oder + 215,12 Hundertstel befördert und hierfür 20 562 (gegen 8 961) = + 11 601 ℳ oder + 129,46 Hundertstel vereinnahmt. Die erhebliche Steigerung beruht auf der am 1. Oktober 1887 erfolgten Einführung eines neuen Militärtarifes, zu dessen Sätzen zahlreiche, seither nach dem allgemeinen Gütertarife abgefertigten Sendungen, Beförderung finden.

Die Viehbeförderung ist auch in dem vorliegenden Berichtsjahre zurückgegangen. Es gelangten zur Beförderung 414 867 (gegen 457 080) d. i. — 42 213 Stück oder — 9,24 Hundertstel. Der Durchschnittssatz für das Stück betrug 57,05 (gegen 54,60) oder + 2,45 ₰ = + 4,49 Hundertstel und die Einnahme 236 707 (gegen 249 582) d. i. — 12 875 ℳ oder — 5,16 Hundertstel. Der Rückgang der Stückzahl beruht auf der Fortdauer der veterinärpolizeilichen Ein- und Durchfuhrverbote, welche den Deutschen Bahnen die früher in grossen Massen beförderten Sendungen von Schafen aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich vollständig entzogen haben. Durch den Rückgang der Kleinviehtransporte hat das Verhältniss der Grossviehsendungen zur Gesammtbeförderungsmenge und damit auch der Durchschnittsertrag für das Stück eine Steigerung erfahren. Der Leichentransport ergab bei einer Beförderung von 126 (gegen 88) Stück einen Ertrag von 3 432 (gegen 2 472) ℳ = + 960 ℳ.

An frachtpflichtigem Dienstgut wurden 32 363 (gegen 51 626) d. i. — 19 263 t oder — 37,31 Hundertstel bei einem Durchschnittssatze von 9,63 (gegen 14,69) ₰ befördert. Die hieraus erzielte Einnahme betrug 31 178 (gegen 75 815) d. i. — 44 637 ℳ oder — 58,88 Hundertstel.

Der Gesammt-Güterverkehr einschliesslich der Nebenerträge ergab 13 288 968 (gegen 12 347 187) oder + 941 781 ℳ = + 7,63 Hundertstel. Für Vergütung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter wurden 175 412 (gegen 211 670) ℳ oder — 36 258 ℳ, für Ueberlassung von Betriebsmitteln 674 881 (gegen 114 546) ℳ oder + 560 335 ℳ, aus Erträgen von Veräusserungen 172 551 (gegen 239 528) oder — 66 977 ℳ und an sonstigen Einnahmen 665 028 (gegen 488 161) oder + 176 867 ℳ vereinnahmt. Im ganzen wurden gegen das Vorjahr 1 790 823 ℳ oder 10,44 Hundertstel mehr erzielt. Die Ausgaben haben betragen: für die allgemeine Verwaltung 794 541 (gegen 737 679) oder + 56 862 ℳ, für die Bahnverwaltung 2 359 254 (gegen 2 239 518) oder + 119 736 ℳ, für die Transportverwaltung 6 681 715 (gegen 5 956 900) oder + 724 816 ℳ, zusammen 9 835 510 (gegen 8 934 096) ℳ oder + 901 414 ℳ = 10,09 Hundertstel, welch letzterer Durchschnittssatz durch die Mehreinnahme um 10,44 Hundertstel vollständig gedeckt wird.

Von dem vorhandenen Ueberschusse von 9 102 426 (gegen 8 213 016) ℳ = + 889 410 ℳ werden zur Verzinsung der Aktien und Prioritäten und für Tilgung der letzteren 6 845 615 ℳ und für die zu zahlenden Präzipuen 1 115 533 ℳ benöthigt. Ueber die Verwendung der verbleibenden 1 141 278 ℳ hat die Generalversammlung Beschluss zu fassen.

Aus Württemberg.

Verkehr mit Arbeiterfahrkarten.

Auf den Württembergischen Staatsbahnen sind Arbeiter-Wochenfahrkarten im Oktober 1882 eingeführt worden und zwar zum sechsfachen Betrag der für die betreffende Strecke bestehenden einfachen Fahrtaxe III. Klasse.

Die Fahrkarten berechtigen an 6 Werktagen je zu einer Hin- und Rückfahrt in der III. Wagenklasse bestimmter Züge.

Im Jahre 1885 wurden die Preise in der Weise ermässigt, dass für eine während einer Woche zu einer Hin- und Rückfahrt an den Werktagen gültige Karte bis zu einer einfachen Entfernung von 5 km 60 ₰ und für jedes weitere Kilometer je 10 ₰ mehr berechnet werden.

In den Jahren 1885—1888 gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

	1885/86	1886/87	1887/88
Verausgabte Karten . .	73 042	103 231	134 268
Durchfahrene Kilometer .	6 573 780	9 286 896	12 192 036
Einnahmen . . . . . ℳ	62 366,46	92 868,10	121 920,35

Die vorstehenden Jahreseinnahmen mit zusammen 277 154,91 Mark ergeben, dass in den Jahren vom 1. April 1885 bis Ende März 1888 im Gesammtdurchschnitt für 1 km Fahrt der Betrag von 0,99 ₰ erhoben wurde, wogegen im allgemeinen Verkehr ebenfalls für 1 km Fahrt und zwar für eine einfache Karte III. Klasse 3,40 ₰ und für Hin- und Rückfahrt III. Klasse 2,65 ₰ zur Erhebung kommen.

Der Verkehr mit Arbeiter-Wochenfahrkarten bewegt sich in der Hauptsache auf Entfernungen bis zu 15 km.

Von den im Jahre 1887/88 ausgegebenen Arbeiter-Wochenfahrkarten entfallen auf den Verkehr mit Stuttgart 42 983 Stück, Pforzheim 19 529 Stück, Ludwigsburg 16 085 Stück, Cannstatt 12 988 Stück, Esslingen 10 945 Stück, Göppingen 9 106 Stück, Heilbronn 5 216 Stück. Andere Stationen sind mit geringeren Ziffern betheiligt.

Projekt einer Lokalbahn von Schussenried nach Buchau.

Die Stadtgemeinde Buchau hat in Verbindung mitt 11 anderen interessirten Gemeinden das Ansuchen an die Regierung gestellt, es möge eine normalspurige Nebenbahn von Schussenried (Station an der Staatsbahnlinie Ulm-Friedrichshafen) nach Buchau vom Staat erbaut werden, zugleich hat sie der Regierung einen Beitrag von 50 000 ℳ angeboten. Diesem Ansinnen ist seitens der Staatsregierung keine Folge gegeben worden, die Gemeinde wurde vielmehr dahin beschieden, dass die Ausführung und der Betrieb dieser Bahn sich mehr für ein Privatunternehmen als den Staat eigne. Die technische Bearbeitung des Projekts und die Prüfung der Rentabilität desselben werden voraussichtlich ergeben, dass die Bahn nur in dem Fall bauwürdig sei, wenn sie mit möglichst geringen Kosten unter Anwendung der Schmalspur und mit Benutzung der öffentlichen Strassen gebaut werde.

Kettenschleppschifffahrt auf dem Neckar zwischen Heilbronn-Cannstatt-Esslingen.

Seit dem Jahre 1883 ist die Fortsetzung der zwischen Mannheim und Heilbronn bestehenden Kettenschifffahrt bis nach Cannstatt-Esslingen angeregt und es sind von dem Ministerium des Innern Ermittelungen auf Staatskosten vorgenommen worden, welche festgestellt haben, dass der Neckar bis Esslingen schiffbar gemacht und auf gleiche Leistungsfähigkeit mit dem unteren Neckar gebracht werden könne. Die Kosten sind bis Cannstatt-Berg auf 3 800 000 ℳ, von Berg bis Esslingen auf 1 200 000 ℳ, zusammen auf 5 Millionen Mark berechnet.

Durch Eröffnung dieser Verkehrsstrasse würde eine direkte Verbindung mit dem Rhein, dem Main, der Ruhr und der Nordsee geschaffen.

Der Gewerbeverein Cannstatt hat in einer seiner letzten Sitzungen beschlossen, mit den am Neckarverkehr betheiligten Gemeinden der Oberämter Esslingen, Ludwigsburg, Besigheim, Marbach in Verbindung zu treten und es wurde ein „Neckarverein“ gebildet, welcher die Verwirklichung des Projekts betreiben soll.

Aus Russland.

Regierungsmassregeln gegen Eisenbahnen.

Wie die „Petersb. Ztg.“ in ihrem Börsenberichte mittheilt, sollen nach der bereits beanstandeten Auszahlung der Dividende der Riga-Dünaburger Bahn ähnliche Massregeln, bis zur Durchsicht der Abrechnungen für 1888, gegen andere Bahnen geplant sein. Wenn auch hiermit vorläufig nur eine spätere Auszahlung der Dividenden verbunden ist, so wirkte die Nachricht dennoch verstimmend auf die Börse, so dass verschiedene Eisenbahnpapiere fielen. Auf diejenigen der Südwestbahn wirkte insbesondere noch in ungünstiger Weise die Absendung eines Ausschusses zur Besichtigung der Linie und zur Untersuchung ihrer Transportfähigkeit, sowie Gerüchte über Mindereinnahmen im Monat März.

Sibirische Eisenbahn.

Ueber die Vorarbeiten zum Bau der grossen Sibirischen Bahn wird in der „Now. Wr.“ folgendes berichtet:

Bekanntlich schenkte der verstorbene Minister der Verkehrsanstalten Paucker der wichtigen Frage über den Bau der grossen Sibirischen Bahn eine grosse Aufmerksamkeit; er hielt ihre Verwirklichung für eine der dringendsten Aufgaben des Ministeriums. Die Untersuchungen zwischen Omsk und Irkutsk einerseits und Wladiwostok und Busse andererseits haben die günstigsten Ergebnisse gehabt. Mit unbedeutenden Ausnahmen wird die künftige Bahn auf dieser ganzen Strecke durch eine reiche und fruchtbare Gegend gehen und einen ebenen Charakter haben. Denselben Charakter besitzen auch die erste Strecke der projektirten Bahn von Slatoust bis Omsk und die Strecke Irkutsk-Tschita-Simbirsk. Gegen alle Erwartung werden nur wenige und dabei nicht besonders grossartige Kunstbauten nöthig sein. So ist die Länge der grössten Brücke über den Irtysch auf 300 Faden (640 m) veranschlagt worden, die der übrigen Brücken und Viadukte auf 100—150 Faden (213—320 m). Im allgemeinen wird die Sibirische Bahn nicht theurer zu stehen kommen als die übrigen Russischen Eisenbahnen. Vom Wunsche beseelt, die Frage der Sibirischen Bahn von allen Seiten zu beleuchten, begrüsste der verstorbene Minister auch mit Freuden den Vorschlag der Russischen technischen Gesellschaft, diese Frage in einem besonderen Ausschusse berathen zu lassen, deren Glieder aus

Spezialisten und solchen Personen gewählt werden sollten, die mit den Sibirischen Verhältnissen genau bekannt wären. Paucker stellte diesem Ausschusse alle auf die projektirte Bahn bezüglichen Unterlagen, die gegenwärtig ein grossartiges und kostbares Material bilden, bereitwilligst zur Verfügung. Ausserdem wurden aber dem Ausschusse noch diejenigen offiziell zugezählt, welche die Voruntersuchungen zu der Bahn geleitet hatten.

Finanzielles.

In einem längeren Berichte über den letztjährigen, nicht sehr günstigen Abschluss der Russischen Bank für auswärtigen Handel bemerkt die „Magd. Ztg." u. a. indem sie der Hoffnung auf ein besseres Ergebniss für das gegenwärtige Jahr Ausdruck gibt:

Auf den in das neue Jahr übernommenen Werthpapieren soll bereits ein Gewinn liegen. Es handelt sich hauptsächlich um 28 016 Stück Aktien der Weichselbahn (in die Bilanz aufgenommen mit 103 R.), 10 107 Stück Aktien der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn (eingestellt mit 185 R.) und 4 133 Stück Aktien der Grossen Russischen Eisenbahn (eingestellt mit 238½ R.). Die Weichselbahnaktien sind inzwischen zum Preise von 104 und 106 R. verkauft; diejenigen der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn erscheinen im letzten Petersburger Kourszettel mit 181 Geld und diejenigen der Grossen Russischen Eisenbahn mit 240 R. Bezüglich des letztgenannten Papiers sei bei dieser Gelegenheit bemerkt, dass die Grosse Russische Eisenbahn im letzten Monat des vorigen Jahres auf allen ihren Linien sehr bedeutende Mehreinnahmen erzielt hat, so dass der Mehrertrag des ganzen Jahres sich für die garantirten Linien auf 2 390 156 R. und für die Nikolaibahn auf 387 000 R. beziffert. Da nun auch Dank der Befestigung des Rubelpreises die Ausgaben für den Dienst der in Gold fälligen Verpflichtungen sich vermindert haben, so dürfte der demnächst zur Veröffentlichung gelangende Abschluss günstiger ausfallen als bisher erwartet worden ist.

Aus Italien.

Tarife für durchgehende Frachten.

In dem Ministerium für öffentliche Arbeiten haben kürzlich Verhandlungen zwischen den Verwaltungen der Italienischen und der fremden Eisenbahnen, welche am Italienisch-Deutsch-Belgischen bezw. Holländischen Verkehr betheiligt sind, stattgefunden, um die Grundlage der neuen Tarife für durchgehende Frachten zu vereinbaren.

Simplonbahn.

Der Schweizerische Bundesrath soll der Italienischen Regierung neuerdings Vorschläge für den Bau des Simplontunnels unterbreitet haben, wonach die Gewährung einer Beihilfe von 15 Millionen Francs, entsprechend der gleichen seitens der Schweiz zugesicherten Summe, vorausgesetzt wird. Die Zahlung der letzteren soll jedoch erst nach Vollendung des Tunnels geleistet werden, so dass die Einstellung derselben in das Budget frühestens in 8 Jahren zu erfolgen hätte. Eine Antwort der Italienischen Regierung auf diesen Vorschlag ist noch nicht bekannt geworden.

Beiläufig sei noch erwähnt, dass nach einer aus London eingegangenen Mittheilung unter der Firma Simplon Tunnel Syndicate Company limited eine Englische Aktiengesellschaft sich gebildet hat, deren Kapital 1 Million Pfund Sterling betragen und verwendet werden soll, um die Konzession zur Durchbohrung des Simplons zu erwerben.

Sardinische Sekundärbahn-Obligationen.

Die Ausgabe der zweiten Serie der Sardinischen 4 pCt. Sekundärbahn-Obligationen im Betrage von 65 000 Stück an den Italienischen, Schweizer und Deutschen Börsen soll unmittelbar bevorstehen.

Verschiedenes.

Duplex-Lokomotiven.

Die Verwaltung der Preussischen Militärbahn in Berlin hat für ihre beweglichen Feldbahnen mit 60 cm Spurweite probeweise eine viercylindrige Duplex-Tenderlokomotive bestellt, welche z. Z. von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München ausgeführt wird. Abweichend von den in Nr. 12 S. 114 d. Ztg. beschriebenen Duplex-Lokomotiven der Französischen Artillerie hat diese Maschine zwei Motorengruppen mit je drei, anstatt zwei gekuppelten Achsen, eine Anordnung, welche bei den vorhandenen leichten Schienen von nur 6 kg Gewicht auf den Meter geboten war, um den mittleren Achsendruck der Maschine auf annähernd 2 t einzuschränken.

Kaspar Wetli,

Strassen- und Wasserbauinspektor des Kantons Zürich †.

Am 30. März d. J. ist der in den Eisenbahn-Fachkreisen rühmlichst bekannte Schweizerische Strassen- und Wasserbauinspektor Kaspar Wetli, dessen umfassende Thätigkeit auf dem Gebiete der Ingenieurtechnik mit der Entwickelung derselben in seinem Vaterlande auf das Engste verbunden ist, gestorben. Die „Schweizerische Bauzeitung" widmet dem Dahingeschiedenen einen langen, seine vielseitigen Verdienste mit warmen Worten anerkennenden Nachruf, welchem wir folgende Einzelheiten entnehmen:

Wetli ist am 1. September 1822 in Männedorf am Zürichsee geboren; er besuchte die dortigen Schulen und trat nach einer vorübergehenden Thätigkeit in der Werkstätte einer Spinnerei in die obere Industrieschule zu Zürich ein, welche er im Jahre 1842 verliess, um an der dortigen Universität vornehmlich mathematische Studien zu betreiben. Während dieser Studienzeit beschäftigte er sich vielfach mit topographischen Aufnahmen und die durch ihn gefertigte Aufnahme eines Theiles des Kantons Zürich im Maassstabe 1 : 25 000 war nicht nur für jene Zeit ein wahres Ereigniss in der Geschichte der Topographie, sondern sie gilt auch jetzt noch als eine mustergültige Leistung. Auch mit der Erfindung eines Planimeters beschäftigte Wetli sich damals und er hatte den Erfolg, dass seine Konstruktion auf der Londoner Weltausstellung im Jahre 1851 einen Preis erhielt.

Als die Schweiz im Anfang der fünfziger Jahre der Eisenbahnfrage näher zu treten begann, erwuchsen für Wetli neue und wichtige Aufgaben. Im Jahre 1852 war er mit Vorarbeiten für eine Eisenbahn zwischen Neuchâtel und Les Verrières beschäftigt. Von 1854 bis 1857 war er Oberingenieur der Glattthalbahn, für welche er bis zum Uebergange dieses Unternehmens an die Vereinigten Schweizerbahnen thätig gewesen ist. Demnächst erhielt er von der Deutsch-Schweizerischen Kreditbank in St. Gallen den Auftrag zur Ausführung von Vorarbeiten für einen Alpenübergang über den Lukmanier, welche die Zeit von 1857 bis 1859 in Anspruch nahmen. Die Ergebnisse dieser Arbeiten hat Wetli in einer Schrift*) veröffentlicht, in welcher er bereits mit bemerkenswerthem Scharfsinn die Grundlagen für den Bau von Alpenbahnen festgestellt hat. Wetli's Erhebungen sind allerdings nur Vorarbeiten geblieben, indem der angestrebten Ostschweizerischen Alpenbahn unüberwindliche Schwierigkeiten entgegentraten und die Ausführung der Gotthardbahn anfing, bestimmtere Gestalt zu gewinnen.

Als Oberingenieur der Ost-Westbahn führte Wetli alsdann die Vorarbeiten der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern aus; ferner leitete er den Bau der ersteren Strecke und der Linien Bern-Langnau und Zug-Cham, welche jedoch nicht zur Vollendung gelangten, weil die Mittel der Gesellschaft schon im Jahre 1861 erschöpft waren. Eine besonders ehrenvolle und wichtige Aufgabe war demnächst die von dem Komitee der Gotthardvereinigung ihm übertragene Anfertigung von Vorarbeiten für die Gotthardbahn, welche mit musterhafter Gründlichkeit und dabei mit erstaunlicher Schnelligkeit ausgeführt sind. Im Auftrage einer Englischen Gesellschaft, welche im Jahre 1863 die Konzession zum Bau Tessinischer Bahnen erhalten hatte, bewirkte Wetli weiterhin die Vorarbeiten für eine Bahn Bellinzona-Monte Ceneri-Lugano-Chiasso mit Abzweigung nach Locarno; einzelne Strecken derselben wurden auch gebaut, allein nach kaum 1½ Jahren brach die Gesellschaft zusammen. In der Folgezeit beschäftigte sich Wetli mit Studien über Bergbahnen und insbesondere mit der Eisenbahn von Wädensweil nach Einsiedeln. Das Ergebniss dieser Studien war eine im Juni 1868 herausgegebene Schrift**), welche in den Fachkreisen lebhafte Auseinandersetzungen verursacht hat.

Im Jahre 1876 begann für Wetli ein neuer und der letzte Abschnitt seines Schaffens mit den umfassenden Flusskorrektionen des Kantons Zürich, für welchen er zum Strassen- und Wasserbauinspektor bestellt war. Auch auf diesem Gebiete hat er mit dem ihm eigenthümlichen Scharfblicke für das Erreichbare, mit ungewöhnlicher Energie und mit unermüdlichem Fleisse seinem Heimathlande hervorragende Dienste geleistet.

---

*) Resultate der Eisenbahnstudien über die Alpen vom Langensee nach Chur, vorgenommen im Auftrage der Deutsch-Schweizerischen Kreditbank in St. Gallen, von K. Wetli, Ingenieur, Zürich. Druck von Orell Füssli & Cie. 1859.

**) Grundzüge eines neuen Lokomotivsystems für Gebirgsbahnen mit Bezugnahme auf die Schweizerische Alpenbahnfrage von K. Wetli, Zürich. Verlagsmagazin (J. Schabelitz) 1868.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów). Berichtigung des vom Tage der Eröffnung der Station Lemberg-Kleparów in Kraft tretenden Nachtrages II zu den Gebührentarifen. Die auf Seite 6 des Tarifnachtrages II im Ausnahmetarif V 2 für Mehl und Mahlprodukte enthaltenen Frachtsätze sind in den Relationen:

Lemberg-Kamionka-Lipnik	bei 10 000 kg	von 25,0	auf 24,7	kr.
Lemberg-Rawa ruska	„ 5 000 „	„ 35,5	„ 35,1	„
Lemberg-Rawa ruska	„ 10 000 „	„ 25,0	„ 24,7	„
Lemberg-Kleparów-Kamionka-Lipnik	„ 10 000 „	„ 23,8	„ 23,5	„
Lemberg-Kleparów-Rawa ruska	„ 5 000 „	„ 33,7	„ 33,3	„
Lemberg-Kleparów-Rawa ruska	„ 10 000 „	„ 23,8	„ 23,5	„

zu berichtigen.

Wien, am 17. April 1889. (1060)

Der Verwaltungsrath
der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft,
als betriebführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Strecken.

Braunschweigische Landeseisenbahn. Am 1. Mai d. J. wird unsere Neubaustrecke Gr. Rhüden-Seesen mit den Stationen Bornhausen und Seesen für den gesammten Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Güter- und Vieh- usw. Verkehr dem öffentlichen Verkehre übergeben. Eine Gleisverbindung mit dem Staatsbahnhofe in Seesen besteht jedoch zur Zeit noch nicht. (1061)

Braunschweig, den 26. April 1889.
Die Direktion.
Clauss.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

1. Die an der Bahnstrecke Bochum-Wanne des Direktionsbezirks Elberfeld gelegene Eisenbahnstation „Riemke“ wird vom 1. Juni d. J. ab für den Personen- und Gepäckverkehr die Bezeichnung „Hofstede-Riemke“ erhalten. Für den Güterverkehr bleibt die seitherige Bezeichnung „Riemke“ bestehen.
2. Die an der Bahnstrecke Bollweiler-Lautenbach der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen gelegene Station „Obersulz“ wird mit Einführung des Sommerfahrplanes die Bezeichnung „Sulz (Ober-Elsass)“ erhalten.

Berlin, den 24. April 1889. (1062)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

4. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab bis auf Weiteres tritt eine Ermässigung der Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Sendungen von 10 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Belgischen Stationen Dieghem und Saventhem um 4,50 bis 5,00 Frcs. pro 10 000 kg in Kraft.

Köln, den 20. April 1889. (1063)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr nach Sosnowice W.W.E. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Tarif für den direkten Güterverkehr von Stationen der Königlich Preussischen und Sächsischen Staatseisenbahnen, der Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Hessischen Ludwigs- und Main-Neckarbahn nach Sosnowice (Station der Warschau-Wiener Eisenbahn) ein zweiter Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen der speziellen Tarifvorschriften sowie theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für Hamburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) enthält.

Die erhöhten Frachtsätze gelten erst mit dem 15. Juni d. J.

Exemplare des zweiten Nachtrages sind auf den Verbandstationen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 22. April 1889. (1064)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in verschiedene Ausnahmetarife des Tarifheftes 2b (Seehafenverkehr) bereits eingezogene Station Lenzburg wird mit Wirkung vom 15. Mai d. J. auch in den Ausnahmetarif Nr. 6 für Petroleum und Naphtha aufgenommen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Karlsruhe, den 21. April 1889. (1065)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Mai 1889 treten im **Südostpreussischen Verbande** für Salzsendungen in Wagenladungen von 10 000 kg ab Klausaschacht nach Bartenstein, Loetzen, Pr.-Eylau und Rastenburg direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 18. April 1889. (1066)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Mai 1889 treten im **Südostpreussischen Verbande** zwischen Mlawa trans. und Pillau direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 20. April 1889. (1067)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr Oesterreich-Riesa-Elbkai. Am 1. Mai 1889 tritt Nachtrag I zum Tarife vom 1. Januar d. J. in Kraft, welcher Aenderungen der Frachtsätze und der Zuschlagstabellen enthält. Die vorkommenden Erhöhungen treten erst am 15. Juni d. J. in Wirksamkeit. Obiger Nachtrag kann durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung hierselbst bezogen werden.

Dresden, am 20 April 1889. (1068)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. der X. Nachtrag zu Theil II Heft Nr. 1 des Gütertarifes (Verkehr Bayern-Elsass-Lothringen) vom 1. Mai 1882 ausgegeben.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Bayerische Station Herrnbergtheim und die Elsässische Station Moosch, eine Ergänzung der Ausnahmetarife für Roheisen und Steine, Ausnahmetarife für Heu und Thomasschlacken, sowie einige Berichtigungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag wird von den beiden Endbahnen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 20. April 1889. (1069)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Für den Verkehr zwischen der Station Offenbach der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen Sittard der Niederländischen Staatsbahn, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Bahn andererseits, treten am 1. Mai d. J. direkte Frachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 20. April 1889. (1070)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Altona-Magdeburg, Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Die in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife

für Bleiweiss und Bleimennige von Clausthal-Zellerfeld nach Hamburg (H), Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Brake, Elsfleth und Nordenham

finden vom 1. k. Mts. ab unter den gleichen Bedingungen auch für derartige Sendungen von Silberhütte nach den genannten Hafenstationen Anwendung.

Magdeburg, den 24. April 1889. (1071)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 1. Mai d. J. wird die für die Abfertigung von Eil- und Stückgütern eingerichtete Haltestelle Langenau (Bad) in den direkten Verkehr mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei der genannten Haltestelle, bei unserem Verkehrsbüreau hierselbst sowie bei den Auskunftsbüreaus zu erfragen.

Breslau, den 24. April 1889. (1072)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den Ausnahmetarifen für den Transport von **Getreide und Harthölzern** aus **Bayern** nach **Belgien und Holland** mit Umschlag auf den Main und Rhein vom 1. Mai 1887 gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. der I. Nachtrag, enthaltend neue Vorbemerkungen über die Anwendung der Tarife, zur Einführung.

München, den 18. April 1889. (1073)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag XII zum Gütertarifheft Nr. 7 in Kraft, welcher Aenderungen des Waarenverzeichnisses für den Holz-Ausnahmetarif und der Sätze des Ausnahmetarifs für Metalle und Metallwaaren im Verkehr mit Schiltach, sowie neue Ausnahmetarifsätze für Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See enthält. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst der Nachtrag auch erhältlich ist.

Erfurt, den 16. April 1889. (1074)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Forts. der amtl. Bekanntm. S. II.

Nr. 8. Jahrgang 1889. Berlin, am 27. April 1889.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 26. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	B L G G	1200	1	Kiste	Steine —	237	1	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
2	B R	626	1	„	Schuhe —	40	2	Aachen	Linksrh. Köln	
3	C B	13266	1	„	? —	115	3	Hamont	Grand Central Belge	
4	C K N	2134	1	„	gefüllt —	30	4	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
5	D S B	—	1	„	? —	10	5	Hasselt	Grand Central Belge	
6	D U	2785	1	„	Ultramarin —	61	6	Karthaus	Linksrh. Köln	
7	E B	1160	1	„	Gummiwäsche —	61	7	Aachen	„	
8	E W	4046	1	„	Blechwaaren —	44	8	Trier	„	
9	F H	—	1	Gebund	Bandeisen —	33	9	Kaldenkirchen	„	
10	G B	647	1	Kiste	Nudeln —	15,5	10	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
11	G F	26680	1	Ballen	Fellabfälle —	4	11	Reichenbach i/Schl.	K. E.-D. Berlin	trägt die Aufschrift „Mittelwalde“.
12	(Fabrikzeichen) G H H	—	1	—	eis Bohrer —	1	12	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
13	G N	3051	1	Korb	Bier —	63	13	Aachen	Linksrh. Köln	
14	H L	1371	1	Kiste	Zündhölzer —	18,5	14	Karthaus	K. E.-D. Bromberg	
15	H S	4	1	„	gefüllt —	13	15	Traben	Linksrh. Köln	
16	H W	1489	1	Fass	gefüllt —	7	16	„	„	
17	J H	364	1	Kiste	gefüllt —	42	17	Neuss	„	
18	K	—	12	Körbe	Gemüse —	182	18	Köln C. P.	„	
19	K	1599	1	Säckchen	Kaffee (2) —	23	19	Remagen	„	
20	ME	50	1	Ballen	Leinwandflecke —	66	20	Ratibor	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision, bez. Berlin-Burg 21/3.
21	O H	10	1	Kiste	leer —	86	21	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
22	P J S	—	1	„	Leder —	27	22	Cleve	Linksrh. Köln	
23	P N	523/4	2	Körbe	Blumen —	150	23	Bedburg	„	
24	P W K	—	4	Fässer	gefüllt —	807	24	Köln C. P.	„	
25	R R	1	1	Sack	Hefe —	50	25	Hasselt	Grand Central Belge	
26	V M	8584	1	Ballen	gefüllt —	14	26	Aachen	Linksrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
27	C. L. Köln	—	1	Korb	Hummern —	8,5	27	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
28	H W Kauendorf	1	1	Sack	ansch. Sämereien —	52	28	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
29	Manu Hütte Stettin	—	1	„	Tymotheum (Grassamen)	51	29	Neustettin	„	
30	Menzel & Mahlow	—	1	Kiste	unbekannt —	15	30	Eydtkuhnen	„	
31	O. Frankfurt	—	1	Korb	fr. Fische —	17	31	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
32	Stanojhe	—	1	Packet	? —	1	32	Baelen	Grand Central Belge	
33	Wolkenhaupt Grossalmerode	—	1	Stab	Flacheisen, 4,96 m lang, 0,13 m breit	52	33	Malsfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
34	—	14	1	—	Privatdecke —	—	34	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
35	—	26	1	—	hölzerner Untersatz —	1	35	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
		29	1	—	bronzirter Handkorb	4				
36	—	54	1	Koffer	Gepäck —	24	36	Anvers Est	Grand Central Belge	
37	—	107	1	—	Decke —	—	37	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
38	—	189	1	Kollo	4 eis. durchbrochene Platten	7	38	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
39	—	959	1	—	Decke —	—	39	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	Bezettelung: Düren/Frankf. a/M.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
40	× roth	—	2	—	Schwarzblechrohre —	2,5	40	Sandersleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	Beklebung 2 grüne Zettel beschrieben: Mühlhausen B 1292.
41	× roth	—	2	—	Eisenrohre —	10	41	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
42	△ O	62/63	2	Fässer	leer —	14	42	Köln G.	Linksrh. Köln.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
43	—	—	1	Ballen	Bäume —	31	43	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	—	—	1	Pack in Leinwand	kleine Eisentheile oder Stahlplatten	4,5	44	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
45	—	—	1	Kollo	Makulatur —	13	45	Königshütte	K. E.-D. Breslau	
46	—	—	2	Pack	Matzen —	10	46	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
47	—	—	1	Stange	Stahl —	2	47	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
48	—	—	1	—	Wagendecke ca. 4 m gross	—	48	Frankfurt a/M. Staatsbahnhof	„	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C A C	500	1	Kiste	Seidenwaaren —	64	1	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	bekl. Wermelskirchen-Dasmap.
2	H R	1923-1670	2	Ballen	Hopfen —	350	2	Sittard	„	
3	R H	1205	1	„	Manufakturwaaren —	25	3	Vlissingen Hafen	„	
4	Chaînage	805	1	—	Wagendecke —	—	4	Maastricht	„	

I. Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 10. Juni d. J. treten die im Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt zwischen Elsterwerda, Berl.-Dresd. Bhf. und Schönfeld bei Grossenhain bestehenden direkten Tarifsätze ausser Kraft. Die Abfertigung etwaiger Sendungen zwischen den genannten Stationen erfolgt vom genannten Tage ab auf Grund der entsprechenden, theilweise höheren Tarifsätze des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbands-Gütertarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. April 1889. (1075)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachungen vom 13. und 24. Dezember v. J. wird zur Kenntniss gebracht, dass die für die Strecke Magadino (Gotthardbahn) -Basel Badischer Bahnhof transit auf dem Rückvergütungswege zugestandene Taxe von 32,46 Frcs. pro Tonne für Cigarrensendungen in Wagenladungen von 5000 kg ab Brissago (Schweiz) nach Südamerika von jetzt ab Anwendung findet auf alle für den überseeischen Verkehr bestimmten derartigen Transporte, welche in einem Deutschen, Niederländischen, Belgischen oder Französischen Hafen zur Verschiffung gelangen.

Karlsruhe, den 19. April 1889. (1076)
Generaldirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Juni a. cr. erlöschen:

1. der Böhmisch-Hessische Gütertarif vom 1. Juni 1882,
2. der Mährisch-Böhmisch-Mannheimer Tarif vom 15. Dezember 1882,
3. der Getreidetarif zwischen Böhmen und den Rhein- und Mainhäfen vom 15. Oktober 1886 nebst Nachträgen.

Die an deren Stelle tretenden neuen Tarife, welche für die Stationen Babenhausen, Bischofsheim, Erbach i/O., Gernsheim, Gross-Umstadt, Monsheim und Oberbrechen Frachtsätze nicht mehr enthalten werden, ergeben theils billigere, theils höhere Frachtsätze, als die bisherigen. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau, von welchem die neuen Tarife bis Ende Mai auch käuflich bezogen werden können.

Mainz, den 20. April 1889. (1077)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Steinkohlen- usw. Verkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in geschlossenen Sendungen von 200 000 bis 300 000 kg von Stationen des Ruhrreviers, einschliesslich Homburg, nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn via Dalheim vom 1. April 1888 in Kraft.

Derselbe enthält anderweitige, ermässigte Frachtsätze, bereits eingeführt am 1. April d. J., sowie Versetzung der Station Weitmar des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld aus der III. in die II. Tarifgruppe.

Köln, den 20. April 1889. (1078)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt ein direkter Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6a (für Europäisches Holz) im Verkehre zwischen Skutsch (Oe. N.-W.-B.) und Radeberg in Höhe von 1,12 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 20. April 1889. (1079)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. treten für die Beförderung von Schwefelkies in Ladungen zu 10 000 kg zwischen Grevenbrück und Schwelm einerseits und den Sächsischen Stationen Eger, Gröditz, Hof, Mügeln bei Pirna, Pirna, Potschappel und Remse andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche durch die betheiligten Dienststellen zu erfahren sind. Diese Ausnahmefrachtsätze treten an Stelle des im Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbands-Gütertarif, Heft 1, enthaltenen Ausnahmetarifs 3 für Schwefelkies. Der letztere bleibt jedoch für die Stationen Bodenbach, Freiberg, Görlitz, Klingenthal, Lichtenberg b/Freiberg, Muldenhütten, Reitzenhain und Tetschen, für welche Stationen zur Zeit keine neuen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gelangen, noch bis zum 15. Juni d. J. in Wirksamkeit.

Dresden, am 20. April 1889. (1080)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Mai l. J. tritt an Stelle des Tarifheftes Theil II Nr. 3 vom 1. Februar 1885 nebst Nachträgen — Verkehr zwischen den Pfälzischen Bahnen und der Prinz Heinrichbahn — ein neues gleichnamiges Tarifheft in Kraft. Verkaufspreis: 0,60 ℳ.

Neu aufgenommen in das Heft sind verschiedene Pfälzische, sowie auch einige Stationen der Prinz Heinrichbahn, sodann Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für bestimmte Stückgüter.

Köln, den 25. April 1889. (1081)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Mai d. J. erscheint zum **Lokal-Kohlentarif** für den Bezirk der unterzeichneten Direktion vom 1. Januar 1887 der Nachtrag VIII.

Derselbe enthält:

I. Frachtsätze für den Verkehr nach der Station Jüchen.

II. Ermässigte Frachtsätze infolge demnächstiger Eröffnung der Strecke Hochneukirch-Grevenbroich.
III. Berichtigungen.
und ist bei den diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Die unter I und II enthaltenen Frachtsätze treten erst mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Hochneukirch-Grevenbroich, welcher besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.

Köln, den 27. April 1889. (1082)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Die im diesseitigen Lokalverkehre bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Hanau-Ostbht. (Staatsbht.) gelten fortan auch im Verkehre mit Station Hanau-Nordbahnhof.

Frankfurt a/M., den 14. April 1889. (1083)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Für Sandtransporte ab Pfohren nach Rottweil in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den verwendeten Wagen tritt mit sofortiger Wirksamkeit ein Frachtsatz von 0,21 *M.* für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 16. April 1889. (1084)
Generaldirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Vom 1. Mai d. J. ab gelten die in Theil II Heft 1 des Verbandstarifs vom 1. April 1887 nebst Nachträgen verzeichneten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5a für den Verkehr zwischen Wien (Oe.-U. St.-E.-G., K. F.-N.-B., Oe. N.-W.-B., K. F. J.-B., Donauquaibahnhof, Lagerhaus), Stadlau, Floridsdorf, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf und Klosterneuburg-Weidling einerseits und diesseitigen Stationen andererseits auch für „getrocknete Stärke (einschliesslich gstrockneter Schlammstärke) und Stärkemehl."

Dresden, den 17. April 1889. (1085)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit treten für Steine des Spezialtarifs III einschliesslich krummlinig profilirter und abfacirter, jedoch ungeschliffener Bausteine in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht bei jedem verwendeten Wagen nachstehende Frachtsätze in Kraft.

von Gotteszell nach Karlsruhe Hauptbhf. u. Mühlb. Thor 1,064
„ Neusorg nach Karlsruhe Hauptbhf. u. Mühlb. Thor 0,927
Mark für 100 kg.

Karlsruhe, den 16. April 1889. (1086)
Generaldirektion.

Güterverkehr zwischen Sächsischen Stationen einerseits und Belgischen Stationen andererseits. Mit Gültigkeit vom 25. April d. J. gelangt der Nachtrag I zum Reexpeditionstarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Belgischen Stationen andererseits über Herbesthal transit zur Anwendung.

Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen die Aufnahme der Mitbewerbsstationen Leipzig (Mgd. Bht.), Görlitz, Kamenz, Zittau, Elsterwerda, Gera, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg, Berlin und Erfurt in den Reexpeditionstarif.

Soweit die zur Zeit bestehenden direkten Frachtsätze des Deutsch-Belgischen Gütertarifs für die Stationen Leipzig, Görlitz, Gera, Zeitz und Zittau billigere Frachten ergeben, als diejenigen des Reexpeditionstarifs, kommen erstere auch fernerhin zur Anwendung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie bei dem Tarifbüreau der unterfertigten Direktion zu erfahren.

Köln, den 24. April 1889. (1087)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr bezw. Verkehr mit den Stationen Eger, Hof und Franzensbad des Deutsch-Belgischen Güterverkehrs. An Stelle des im Bayerisch-Belgisch-Englischen Gütertarif in der Position „Wolle aller Art usw." vorgesehenen Wortlautes tritt mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. die nachstehende Fassung: „Sp.-T. I. Wolle roh oder gewaschen, Wollkämmlinge (Kammzug gehört zu den allgemeinen Wagenladungsklassen), Wollabfälle, auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Schoddywolle."

Die gleiche Tarifirung kommt auch für den Verkehr mit den Mitbewerbsstationen Eger, Hof und Franzensbad der Königlich Sächsischen Staatsbahnen von genanntem Tage an zur Anwendung.

Köln, den 24. April 1889. (1088)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrheinisch) - Breslau. Am 1. Mai d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Gütertarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen für das gleiche Verkehrsgebiet aufgehoben wird.

Die im neuen Tarif enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr:

1. zwischen Scheidt und Saargemünd und diesseitigen Stationen, sowie
2. zwischen Breslau Märk. und Freib. Bahnhof und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch)

gelten vom 1. Mai d. J. ab und zwar zu 1 auch für die im Mitteldeutschen Verbandtarife und zu 2 für die im Staatsbahntarife Köln (linksrheinisch)-Berlin enthaltenen gleichen Verkehrsbeziehungen.

Der neue Tarif enthält neben einigen geringen Frachterhöhungen zum Theil auch nicht unbedeutende Frachtermässigungen.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Juni d. J. ab.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau sowie auf den Verbandstationen zu erfahren. Bei letzteren bezw. bei den betreffenden Stationskassen sind Exemplare des neuen Tarifs zum Preise von 2,90 *M.* das Stück zu haben.

Breslau, den 25. April 1889. (1089)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Mit 1. Mai 1889 gelangt auf den Linien Graz-Fehring (Landesgrenze), Unter-Drauburg-Wolfsberg und Nusle-Vršovic-Modřan für die Beförderung der im Nachtrag III zum Theil I vom 1. September 1887 sub Posit. 121a, 154, 493, 551a und 611a genannten Artikel und unter den bei diesen Positionen angegebenen Auflieferungsbedingnissen ein neuer Spezialtarif 3 zur Anwendung.

Wien, am 23. April 1889. (1090)
Die K. K. Generaldirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Hohlglaswaaren treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Nyitra-Zsámbokrét nach	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Schönpriesen-Umschlag	3,42 *M.*	2,76 *M.*

Die Frachtsätze für Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 18. April 1889. (1091)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Rohzucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, und Schönpriesen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Diószeg	2,39 *M.*
„ Nagy-Szombat	2,41 „
„ Nagy-Tapolcsány	3,15 „
„ Surány	2,59 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Diószeg	2,75 „
„ Nagy-Szombat	2,77 „
„ Nagy-Tapolcsány	3,51 „
„ Surány	2,95 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen verstehen sich exklusive der Schleppbahngebühr, welche 10 ₰ pro 100 kg. beträgt.

Ausserdem ermässigen sich die obigen Sätze nach Schönpriesen um 5 ₰ pro 100 kg.

Wien, den 15. April 1889. (1092)

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. K. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Herausgabe des Nachtrages VII zum Lokaltarife der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Eil- und Frachtgütertransport usw., des Nachtrages V zum Tarife für deren Lokalbahnen und des Nachtrages I zum Lokaltarife der Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. treten die nachstehend bezeichneten Tarifnachträge in Wirksamkeit.

1. Nachtrag VII zu den ab 1. Januar 1886 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen (Theil II) für den Eil- und Frachtgütertransport usw. im Lokalverkehre der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, enthaltend:
   - I. Ergänzung der Tarifeinheitssätze für Frachtgüter;
   - II. Ergänzung der Manipulationsgebühren für Frachtgut;
   - III. Ergänzung der Güterklassifikation

IV. Ergänzung der Gebührenberechnungstabelle für Eil- und Frachtgüter;
V. Ergänzung der Stationstarife für Eil- und Frachtgüter;
VI. Aenderungen in den Bestimmungen über die Beschränkungen für den Verkehr von und nach einzelnen Haltestellen und Stationen;
VII. Ergänzung der Bestimmungen über die Berechnung der Gebühren von und nach Halte- bezw. Ladestellen;
VIII. Ergänzung des Ausnahmetarifes IX;
IX. Ergänzung des Verzeichnisses der Brückenwaagen, Hebekrahne, Gütermagazine usw.;
X. Druckfehlerberichtigungen.

2. Nachtrag V zu den ab 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarifen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtgütertransport usw. auf den Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, enthaltend:
I. Ergänzung der Tarifbestimmungen;
II. Ergänzung der Stationstarife;
III. Ergänzung des Anhanges;
IV. Druckfehlerberichtigungen.

3. Nachtrag I zu den ab 1. Juni 1888 gültigen allgemeinen Tarifen und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern usw. auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, enthaltend:
I. Theilweise Aenderung der Bestimmungen über Krankenwagen;
II. Ergänzung der Tarifbestimmungen für den Transport von Reisegepäck;
III. Ergänzung der Bestimmungen über die Tarifeinheiten für Eil- und Frachtgüter;
IV. Bestimmungen über das Ab- und Auflegen von Getreide und Hülsenfrüchten, Mahlprodukten und Mehl, Malz und Oelsaaten;
V. Ergänzung der Stationstarife für den Eil- und Frachtgüterverkehr;
VI. Ergänzung des Ausnahmetarifs IX.

Wien, am 18. April 1889. (1093)
Die Direktion.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Einführung von Nachträgen zu dem Gütertarif (Theil II) der im Betriebe der K. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Arad-Temesvarer Eisenbahn und sämmtlichen Lokaleisenbahnen. Zu dem für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Equipagen und Leichen vom Tage der Betriebseröffnung, bezw. von dem weiter unten bezeichneten Tage gültigen Gebührentarifen (Theil II) der im Betriebe der Königl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Arad-Temesvarer Bahn und sämmtlichen Lokaleisenbahnen werden am 1. Mai 1889 die nachstehenden Nachträge in Kraft treten, und zwar:

1. Nachtrag I zu dem vom 1. September 1887 gültigen Tarife der Arad-Temesvarer Eisenbahn,
2. Nachtrag III zum Tarife der Biharer Lokaleisenbahn,
3. Nachtrag II zu dem vom 1. Mai 1887 gültigen Tarife der Csakth.-Agramer (Zagorianer) Lokaleisenbahn,
4. Nachtrag IV zum Tarife der Debrezin-Hajdu-Nanaser Lokaleisenbahn,
5. Nachtrag I zum Tarife der Héjasfalva-Sz. Udvarhelyer (Szekler) Lokaleisenbahn,
6. Nachtrag I zum Tarife der Kun Szt. Márton-Szenteser Lokaleisenbahn,
7. Nachtrag I zum Tarife der Maros-Ludas-Beszterczeer Lokaleisenbahn,
8. Nachtrag II zum Tarife der Maros-Vásárhely-Sz. Régener Lokaleisenbahn,
9. Nachtrag III zum Tarife der Mátraer Lokaleisenbahn,
10. Nachtrag II zum Tarife der Mezö-Tur-Turkeveer Lokaleisenbahn,
11. Nachtrag I zu dem vom 1. Nov. 1887 gültigen Tarife der Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Lokaleisendahn,
12. Nachtrag III zum Tarife der Puszta-Tenyö-Kun Szt. Mártoner Lokaleisenbahn,
13. Nachtrag II zum Tarife der Ujszász-Jász-Apathier Lokaleisenbahn,
14. Nachtrag II zum Tarife der Vinkovce-Brčkaer Lokaleisenbahn.

Diese Nachträge enthalten die Bestimmungen für die Gebührenberechnung betreffs der in den Spezialtarif 3 eingereihten Artikel. Ausserdem enthält:

1. der Nachtrag zum Tarife der Biharer Eisenbahn: die Aenderung der Bestimmungen bezw. Erstellung von Frachtsätzen rücksichtlich der auch für den Eilgut- und Stückgut-Frachtenverkehr eröffneten Station Gyapoly;
2. der Nachtrag zum Tarife der Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn: Berichtigung von Stationsnamen;
3. der Nachtrag zum Tarife der Héjastalva-Székely-Udvarhelyer Eisenbahn (Székler Eisenbahn): die Aenderung der Bestimmungen infolge Eröffnung der Ausweiche Nagy-Galambfalva für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr;
4. der Nachtrag zum Tarife der Maros-Ludas-Beszterczeer Eisenbahn: Berichtigung von Stationsnamen und den Kilometerzeiger für die Haltestelle Vermes;
5. der Nachtrag zum Tarife der Mátraer Eisenbahn: Berichtigung von Stationsnamen, weiters Bestimmungen betreffs Auf- oder Abladen von Wagenladungs-Frachtgütern auf der Haltestelle Mátra-Novák und Druckfehlerberichtigungen;
6. der Nachtrag zum Tarife der Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Eisenbahn: Berichtigung von Stationsnamen, weiters Bestimmungen betreffs Abgabe der im Lokalverkehre dieser Eisenbahn zu befördernden Wagenladungsgüter auf der Abladestelle Varad-Velencze und Druckfehlerberichtigungen;
7. der Nachtrag zum Tarife der Vinkovce-Brčkaer Eisenbahn: Bestimmungen und Gebührenberechnung für die auf dieser Eisenbahn auf offener Strecke zur Auf- oder Abladung gelangenden Massengüter.

Die Nachträge werden in der Tarifabtheilung der K. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich sein.

Budapest, am 16. April 1889. (1094)
Die Direktion.

Oesterr.-Galiz.-Rumän. Eisenbahnverband. Einführung des VIII. Nachtrages zum Tarife vom 1. Oktober 1885. Mit 1. Mai 1889 tritt der VIII. Nachtrag zum Tarife für den Oesterr.-Galiz.-Rumän. Eisenbahnverband, gültig vom 1. Oktober 1885, in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält:

1. Abänderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Güter aller Art in Wagenladungen.
2. Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 8 für Säuren und Soda

Exemplare des Tarifnachtrages können bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 15. April 1889. (1095)
Die Centralleitung
der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Reichenberg - Gablonz. Einführung eines neuen Gebührentarifes für Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgüter. Mit 1. Mai 1889 tritt ein neuer Gebührentarif für die Beförderung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgüter auf der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz in Kraft und wird hierdurch der bisherige Tarif, gültig vom Tage der Betriebseröffnung (26. November 1888) aufgehoben.

Die Fahrpreise für Personen wurden theilweise erhöht und für die Einleitung von Sonderzügen anderweitige Tarifbestimmungen festgesetzt.

Auf den neuen Tarif finden hinsichtlich der Beförderung von Eil- und Frachtgütern, dann von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen, die gemeinsamen Bestimmungen des Tarifes Theil I vom 1. September 1887, mit wenigen Ausnahmen, Anwendung.

Exemplare dieses Tarifes können bei den Stationen eingesehen und von den Stationen Reichenberg und Gablonz, sowie von der gefertigten Direktion zu dem Preise von 30 kr. bezogen werden.

Wien, den 17. April 1889. (1096)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
als betriebführende Verwaltung
der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil I, enthaltend Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen der Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1888 nebst Nachtrag tritt am 1. Mai d. J. eine Neuausgabe desselben in Kraft, welche mehrfache Ergänzungen der bisherigen zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement enthält.

Gleichzeitig gelangt an Stelle des Theil II, Besondere Bestimmungen für den Verkehr des Direktionsbezirks Erfurt, vom 1. Januar 1888 nebst Nachtrag eine neue Ausgabe zur Einführung.

Erfurt, den 23. April 1889. (1097)
Königliche Eisenbahndirektion,
für sämmtliche Preussischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Aufhebung der Saisonkarten von Wien S. B., Graz, Triest und Budapest S. B. nach Stationen der Strecke Klagenfurt-Franzensfeste. Mit 1. Mai d. J. werden infolge Einführung der Saison-Tour- und Retourkarten die Saisonkarten zu 10 und 20 Koupons von Wien S. B., Graz, Triest und Budapest S. B. nach Stationen der Strecke Klagenfurt-Franzensfeste aufgehoben und erfolgt die Ausgabe solcher

Saisonkarten nur mehr bis einschl. 30. April d. J.

Die vor dem 1. Mai d. J. gelösten derartigen Saisonkarten, können selbstverständlich im Sinne der für die Benutzung dieser Karten bestehenden Bestimmungen bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer, benutzt werden.

Wien, am 16. April 1889. (1098)
Die Generaldirektion.

Crefelder Eisenbahn. Mit dem 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehr in Kraft.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen von Arbeiter-Wochenkarten und Normalgewichtssätze für die Frachtberechnung von Velocipeden. Exemplare des Nachtrags können durch die Unterzeichnete gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden.

Crefeld, im April 1889. (1099)
Die Direktion.

Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in unserem Binnenverkehre vom 1. Juli 1878 der Nachtrag 12 in Kraft, enthaltend Fahrpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr zwischen den Stationen Büderich und Labbeck.

Gennep, im April 1889. (1099a
Die Direktion.

6. Generalversammlungen.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der

am Dienstag, den 4. Juni d. J.
Mittags 12½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 39. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 10½ bis 12 Uhr in dem Versammlungslokale durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft in Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 1. Juni d. J. Mittags 12 Uhr geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Bevollmächtigte von Aktionären haben bei Empfangnahme der Eintrittskarten ihre Vollmachten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 5. Juni d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung:

1. Vorlage des Verwaltungsberichtes der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1888, sowie Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von drei Ausschussmitgliedern an Stelle der ausscheidenden Herren Senator Dr. Klug in Lübeck, Albert Schappach in Berlin und Heinr. Piehl in Lübeck.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung können von den Aktionären vom 20. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 18. April 1889. (1100)
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XXXVI. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 29. Mai um 10 Uhr Vormittags auf dem Wiener Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1888;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1888;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkoupons;
4. Erneuerungswahl mehrerer Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1889.

Gemäss § 26 der Statuten, wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen die Aktien sammt den nicht fälligen Koupons längstens bis Mittwoch, den 15. Mai d. J. 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien, bei der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin, oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf Eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagskassen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1889. (1101)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

7. Verdingungen.

Umbau von Bahnhof Bremen. Verdingung

1. der Lieferung und Aufstellung von zwei gusseisernen Trinkhallen auf den Bahnsteigen,
2. der Verglasung der Fenster und Schürzen der Empfangshalle.

Termin:
Sonnabend, den 4. Mai 1889
Vormittags 11 Uhr

im Büreau für den Bahnhofsumbau, woselbst die Verdingungsunterlagen einzusehen bezw. gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ für Loos I bezw. 2 ℳ für Loos II zu haben sind.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremen, den 18. April 1889. (1102)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug. Die Lieferung von 220,3 t Laschen, 26 t Laschenbolzen mit Muttern, 54 t Hakennägeln und 255 t Unterlagsplatten soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Eröffnungstermin am Sonnabend, den 4. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen.

Breslau, den 20. April 1889. (1103)
Materialienbüreau.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 9 000 Laschen-Schraubenbolzen soll vergeben werden. Die Bedingungen sind gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ für das Exemplar durch unser Sekretariat zu beziehen, Angebote bis zum 6. Mai d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 17. April 1889. (1104)
Grossherzogliche Direktion.

Schluss der amtl. Bekanntm. S. VI.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

Main-Neckarbahn. Lieferung von Uniformen. Die Lieferung der für das Dienstpersonal erforderlichen Uniformen und zwar:

197 grosse Paletots,
122 kleine „
176 Tuchröcke,
48 Leinwandröcke,
350 Tuchhosen,
48 Leinwandhosen,
778 Mützen

soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Uniformen" bis zum 2. Mai 1889, Vormittags 10 Uhr bei dem Haupt-Magazinsverwalter dahier einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote, welcher die Anbieter beiwohnen können, findet in vorgenanntem Termine statt. Die Bedingungen sind bei dem Haupt-Magazinsverwalter hier, sowie bei dem Materialverwalter in Heidelberg zur Einsicht offen gelegt.

Darmstadt, den 20. April 1889. (1105)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt „Mittheilung über die Begründung des Waarenhauses für Deutsche Beamte" und „Satzungen" bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 33. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 1. Mai 1889.

Inhalt:

Die Deutsche Allgemeine Ausstellung für Unfallverhütung in Berlin.

Während die grossartig geplante Pariser Weltausstellung, welche unsere westlichen Nachbarn zur Jubelfeier der Revolution vom Jahre 1789 der staunenden Welt vorzuführen beabsichtigten, unter dem Einflusse der politischen Wirren des Landes im Laufe der Zeit mehr und mehr zusammengeschrumpft ist, hat die, nunmehr zur Reife gediehene Deutsche Allgemeine Ausstellung für Unfallverhütung in Berlin die Fesseln der für sie anfänglich enger gewählten Umrahmung gesprengt und sich, Dank der in Deutschland neuerdings überhaupt bedeutungsvoller hervortretenden Bestrebungen nach vertiefter Erkenntniss der für die Allgemeinheit nothwendigen und nützlichen Lebensbedingungen, zu einem Unternehmen entwickelt, welches in seiner Eigenart als völlig neu und überraschend bezeichnet werden muss. Die idealen Gesichtspunkte, welche dem Programme desselben zu Grunde lagen, mussten von vornherein das Eindringen jener marktschreierischen Elemente, welche durch äusserliche Blendung auf die leicht empfänglichen Massen zu wirken versuchen und leider nur allzu häufig eine unliebsame Beigabe anderer Ausstellungen gewesen sind, verhindern. Ein ernstes Arbeitsfeld vielmehr ist diese Ausstellung für Unfallverhütung geworden, welcher am gestrigen Tage, bevor dieselbe sich heute dem Publikum erschliesst, seitens ihres erhabenen Protektors, Sr. Majestät des Kaisers die Allerhöchste Weihe ertheilt worden ist.

Die Entstehung des Unternehmens ist eine Folge des sogenannten Unfall-Versicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884, jenes wichtigen Gliedes der sozialen Reformbestrebungen, welche, getragen von zahlreichen, mit rühmlicher Hingebung für das Wohl der Menschheit sorgenden Kräften in dem jetzigen Zeitalter mit besonders bemerkenswerthem Nachdrucke nach lebenskräftiger Gestaltung ringen. Durch das Unfall-Versicherungsgesetz ist der Gesammtheit der Arbeitgeber die Pflicht auferlegt, die von ihnen beschäftigten Arbeiter gegen die wirthschaftlichen Nachtheile von Betriebsunfällen sicher zu stellen; mit dieser Pflicht sind aber — begreiflicherweise — den ersteren auch weitgehende Befugnisse in Bezug auf die Verhütung von Unfällen behufs thunlichster Einschränkung derselben und behufs Verringerung der Unfallgefahr eingeräumt. Die Kenntniss der zur Verhütung von Unfällen dienenden Einrichtungen und Vorschriften darf daher schon allein wegen ihres hervorragenden humanitären Zweckes das allgemeinste Interesse beanspruchen; für die nächstbetheiligten Kreise der Arbeitgeber hat sie jedoch in mehrfacher Beziehung wichtige praktische Bedeutung, und die Veranstalter der Ausstellung dürfen es sich als ein wesentliches Verdienst anrechnen, diese praktische Bedeutung im weitesten Umfange erfasst und derselben zu einem ungewöhnlich vielseitigen und lehrreichen, thatsächlichen Ausdrucke verholfen zu haben.

Die Ausstellung soll ein umfassendes Bild von dem gegenwärtigen Stande des maschinellen Betriebes auf dem weitschichtigen Gebiete der gesammten Gewerbethätigkeit unter der Voraussetzung darbieten, dass hierbei die Bestrebungen der

Deutschen Industrie, die bei dieser Thätigkeit unvermeidlichen Gefahren für die Gesundheit und das Leben der Arbeiter möglichst abzuschwächen und zu vermindern, bekundet werden. Eine blosse Schaustellung der gegenwärtigen Leistungen unserer Industrie auf dem Weltmarkte ist somit in diesem Falle ausgeschlossen. Für die Auswahl einer Maschine als Ausstellungsgegenstand ist also beispielsweise nicht die Leistungsfähigkeit derselben an sich für den betreffenden Gewerbebetrieb entscheidend gewesen, sondern gleichzeitig bezw. in erster Linie der Umstand, wie dieselbe sich gegenüber dem sie bedienenden Arbeiter bewährt. Ausser Maschinen sind im übrigen auf der Ausstellung vertreten: die verschiedensten Apparate, Werkzeuge, Arbeitsstücke und Arbeitsmaterialien, sowohl in Modellen wie in Plänen, ferner Zeichnungen, Photographien und Beschreibungen, Vorschriften, Fabrikordnungen, Statuten und sonstige Druckwerke, insoweit alle diese Gegenstände sich auf Unfälle und auf die Unfallverhütung in denjenigen Betrieben, für welche die Unfall-Versicherungsgesetze des Deutschen Reiches maassgebend sind, beziehen, und schliesslich alle, den Schutz und die Wohlfahrt der Arbeiter betreffenden Gegenstände.

Da die Bedeutung und Wirksamkeit der Unfall-Verhütungsvorkehrungen am vollkommensten erkannt und gewürdigt wird, wenn dieselben im Betriebe vorgeführt werden, so ist es besonders erfreulich und dankenswerth, dass zahlreiche Betriebsunternehmer Gesammtausstellungen ihrer Betriebseinrichtungen veranstaltet haben und die verschiedenen Vorgänge von der ersten Bearbeitung des Rohstoffes an bis zur völligen Fertigstellung des Fabrikats in Wirklichkeit vorführen. Dem Besucher der Ausstellung wird hierdurch Gelegenheit geboten, den Arbeiter in seiner Thätigkeit zu beobachten und sich auf Grund unmittelbarster Anschauung ein Urtheil über den Werth und über die Berechtigung der in Frage kommenden Einrichtungen zu bilden.

Seitens der obersten Staatsbehörden sind der gedeihlichen Entwickelung des Unternehmens bereitwilligst die Wege gebahnt. Das lebhafte Interesse derselben für diese, aus der neusten sozialpolitischen Gesetzgebung heraus erwachsene Schöpfung wird überdies am besten dadurch bekundet, dass der Staat in seiner Eigenschaft als grösster Arbeitgeber auch als hervorragendster Aussteller auf dem friedlichen Kampfplatze erschienen ist.

Die Angehörigen des Eisenbahnwesens haben besondere Veranlassung, der Ausstellung ihr Interesse zuzuwenden, denn die Frage der Unfallverhütung ist für sie ein Gegenstand der täglichen Sorge. Mit dem Begriffe „Eisenbahn“ ist ja der Begriff „Gefahr“ untrennbar verbunden und infolge dessen lastet auf denjenigen, welche berufen sind, diesen grossartigen Apparat in Bewegung zu erhalten, eine Verantwortlichkeit, deren Schwergewicht durch die Gewohnheit dasselbe zu tragen nur in beschränktem Maasse gemildert wird. Ueberdies lehrt auch die tägliche Erfahrung gerade im Eisenbahnwesen, dass diejenigen, welche die Anordnungen der leitenden Stellen in letzter Linie auszuführen haben, nicht selten — häufig freilich aus Pflichteifer — geneigt sind, das Gefahrmoment zu unterschätzen, und dass es daher der strengsten Maassregeln bedarf, solchen verhängnissvollen Neigungen mit Nachdruck entgegen zu treten. Die Schärfe, mit welcher derartige Vorkommnisse in der Regel zu behandeln sind, erscheint zweifellos berechtigt, ebensowohl um der Sache selbst willen, wie auch mit Rücksicht auf die unliebsamen Folgen, welche dieselbe auf Grund der gesetzlichen Haftpflicht nach sich ziehen kann. Offenkundige Verletzung einer im Interesse der Sicherheit getroffenen Anordnung muss daher bestraft werden, auch trotz aller sonstigen Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit, welche zu Gunsten des Schuldigen etwa geltend zu machen ist. Andererseits aber erwächst den leitenden und verantwortlichen Stellen aus der Thatsache, dass bei der Handhabung des Eisenbahndienstes so überaus häufig gewissermaassen ein „Damoklesschwert“ über dem Haupte des ausführenden Personales schwebt, die ernste Pflicht, dasselbe thunlichst b e r e i t s v o r d e r M ö g l i c h k e i t eines Verstosses gegen die im Interesse der Sicherheit getroffenen Maassnahmen zu schützen.

Bei der hohen Entwickelung und bei dem grossen Umfange der zu diesem Behufe ersonnenen Einrichtungen kann nur eine Ausstellung derselben das Material liefern, aus welchem der richtige vergleichende Maassstab für das, was grundsätzlich oder in dem einzelnen Falle als zweckmässig, nachahmungswerth oder ausbildungsfähig erscheint, zu gewinnen ist. Die in Frage kommenden Sondergebiete des Eisenbahnwesens sind demgemäss auch auf der Ausstellung für Unfallverhütung vertreten, und es darf wohl erwartet werden, dass durch die daselbst vorgeführten, den Bau, die Unterhaltung, den Betrieb und die maschinellen Einrichtungen der Eisenbahnen betreffenden Gegenstände mannigfache Anregung zu Neuerungen und Verbesserungen wird geboten werden, für welche überdies bei den stets wechselnden Bedürfnissen der Verkehrsanstalten fortwährende Veranlassung vorliegt.

Der Schauplatz dieser, nicht minder durch ihre allgemeine Bedeutung, wie durch die scharfe Begrenzung ihres Zweckes reizvollen Ausstellung ist der bekannte P l a t z a m L e h r t e r B a h n h o f, welcher bereits wiederholt derartigen Veranstaltungen gedient hat. Das bisherige Aussehen desselben ist freilich vielfältig durch Umbauten, Neubauten und Umgestaltung der Einrichtung geändert, und wer sich des Eindruckes der erhalten gebliebenen Räume des grossen Ausstellungspalastes selbst zur Zeit der Hygieneausstellung, der Jubiläumsausstellung und der letzten Akademischen Kunstausstellungen erinnert, dürfte auch diese kaum wieder erkennen. Als Neuerung fällt vornehmlich die grosse M a s c h i n e n h a l l e in die Augen, welche nach dem Entwurfe des in Eisenkonstruktionen bewährten Ingenieurs S c h a r o w s k y an der Invalidenstrasse errichtet ist. Diese 72 m lange, 24 m breite und in der Mitte 15 m hohe Halle bedeckt eine Grundfläche von 1 728 qm, wovon 1 100 qm für die Aufstellung der Maschinen benutzbar sind, während der Rest auf die Gänge entfällt. In besonderen, nahe gelegenen Baulichkeiten sind nach den neuesten Systemen erbaute Kessel behufs Erzeugung des zum Betriebe der Maschinen erforderlichen Dampfes aufgestellt. Vor dem Mittelportale der südlichen Langseite der Halle stehen die von verschiedenen Fabrikanten gelieferten Hebezeuge. Mannigfaltige, den verschiedenartigsten Zwecken dienende Bauwerke bedecken den schmalen Streifen zwischen dem Stadtbahnviadukte und der Invalidenstrasse, sowie den weiträumigeren Platz auf der entgegengesetzten Seite, auf welchem die von der Jubiläumsausstellung stammende Nachbildung der Vorderansicht des klassischen Zeustempels von Olympia sich als dauernder würdiger Abschluss erhalten hat. Aus der Fülle des Sehenswerthen seien namentlich noch erwähnt: eine 25 m lange und etwa 10 m breite Halle für Eisenbahn-Betriebsmittel, welche in unmittelbarer Nachbarschaft des Lehrter Güterbahnhofs angeordnet ist; ferner die Halle der Sächsischen Staatsbahnverwaltung, ein Gefrierschacht nach dem bekannten System Poetsch und eine 1 450 qm umfassende Bergwerksanlage, in welcher die Gesteinslagerung und der bergmännische Betrieb vorgeführt werden. Die letztgenannten Anlagen befinden sich zur rechten und linken Seite des Einganges in den Ausstellungspark von der Strasse Alt-Moabit aus.

Binnen nur $1\frac{1}{2}$ Jahren sind die Vorbereitungsarbeiten für die Ausstellung Dank der mühe- und aufopferungsvollen Thätigkeit der an denselben betheiligten Persönlichkeiten derartig gefördert, dass das seit dem Auftauchen des ersten Planes vielfach geänderte und erweiterte Werk nunmehr der öffentlichen Beurtheilung übergeben werden kann. Gern wollen wir hoffen, dass das Ergebniss derselben den Erwartungen entspricht, welche in weiten Kreisen gehegt werden, und dass die der Ausstellung gespendete Anerkennung der ideale Lohn sein möge, welcher den Veranstaltern dieses, aus rühmlicher Nächstenliebe entstandenen, mit Hingebung und Treue gepflegten Unternehmens zu theil wird. Zwar wird dasselbe nach wenigen Monaten äusserlich von dem Schauplatze verschwunden sein,

auf welchem vorübergehend ein hochgesteigertes geistiges Leben sich vereinigen wird; allein der diesem Arbeitsfelde entnommene Same wird in die Welt getragen werden und hoffentlich reiche Früchte zeitigen, welche ihrerseits wieder den Keim für neue, vollkommenere und zur weiteren Ausbildung befähigte Gestaltungen bergen mögen! — In einem solchen zusammenhängenden Entwickelungsgange des Vergangenen und des Zukünftigen wird der bleibende Werth der Ausstellung zu suchen sein. Die Zukunft aber wird lehren, ob oder wie weit das Vergangene mit Recht auf Beachtung Anspruch erheben durfte!

K—e.

Bedingungen für Frachtstundung.

Das „Eisenbahn-Verordnungsblatt" (Nr. 11 d. J.) enthält die für die Preussischen Staatsbahnen seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten erlassenen Bedingungen für einmonatliche Frachtstundung, welchen wir nachstehende Einzelheiten entnehmen.

Die Stundung erstreckt sich auf die Frachtbeträge und die sonstigen der Eisenbahnverwaltung reglements-, tarif- oder vertragsmässig für Eisenbahntransporte nach und von der betreffenden Station an den Stundungsnehmer zustehenden Forderungen, namentlich auch auf Nachnahmen, Nebengebühren und Anschlussfrachten. Rollfuhrunternehmern kann die Stundung auch bezüglich der von ihnen im Auftrage dritter Personen aufgegebenen oder abgenommenen Sendungen bewilligt werden. Für Beträge von weniger als 300 ℳ monatlich für eine einzelne Güterkasse wird Stundung nicht gewährt; jedoch findet diese Beschränkung auf Milchsendungen im Abonnement keine Anwendung.

Auf Stundungsanträge entscheidet dasjenige Königliche Eisenbahn-Betriebsamt, in dessen Bezirk die betreffende Güterkasse belegen ist. Der Antragsteller hat alsdann eine Erklärung, dass er die erlassenen und ihm ausgehändigten Bedingungen anerkenne, zu vollziehen und genügende Sicherheit mindestens für den $1^1/_2$fachen Betrag der monatlichen Stundungssumme als Faustpfand zu bestellen. Falls der Stundungsnehmer seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, ist die Eisenbahnverwaltung befugt, zu ihrer Schadloshaltung die übergebenen Werthpapiere auf dem einfachsten Wege aussergerichtlich zu veräussern und sich aus dem Erlöse in der Höhe der von der betreffenden Güterkasse aufgegebenen Summen nebst Verzugszinsen zu befriedigen.

Die Stundungsnehmer haben über die im Laufe eines Kalendermonats schuldig gewordenen Beträge, über die darauf etwa geleisteten Abschlagszahlungen und über die ihnen zuständigen fälligen Nachnahmen ein Gegenkonto, thunlichst in gleicher Weise wie das Konto der Güterexpeditionen angelegt, zu führen und zwar auf Grund der von den letzteren ihnen in bestimmten Zeitabschnitten zugehenden summarischen oder einzelnen Belägen. Zur Vermeidung und Beseitigung von Differenzen wird dieses Gegenkonto zeitweilig mit dem Konto der Güterexpedition, dessen Einsicht den Stundungsnehmern jederzeit freisteht, verglichen. Im übrigen ist jeder Stundungsnehmer verpflichtet, bei ausserordentlichen Veranlassungen, wie etwa bei Revision oder Uebernahme der Güterkassen, auf Erfordern des betreffenden Revisionsbeamten ein Anerkenntniss über die ihm zur Last stehenden Beträge zu ertheilen.

Die Stundungskonten werden monatlich abgeschlossen und beglichen. Saldobeträge zu Gunsten der Stundungsnehmer werden nach dem Abschlusse sofort durch die Güterkasse beglichen, während die Saldobeträge zu Lasten der ersteren durch dieselben bis zum 10. und, wenn der 10. ein Sonn- oder Festtag ist, bis zum 9. des auf den Stundungsmonat folgenden Monats erfolgen muss.

Sobald der durch Kaution gesicherte $1^1/_2$fache Frachtkredit erreicht ist, haben die Güterexpeditionen sofort Baarzahlung der Frachten usw. zu fordern, sofern nicht sofort eine grössere Abschlagszahlung auf die bereits aufgelaufene Frachtschuld geleistet wird oder ist.

Das Stundungsverhältniss kann beiderseits jederzeit ohne Angabe von Gründen aufgehoben werden; jedoch ist die Bahnverwaltung zur Herausgabe der Kaution erst dann verpflichtet, wenn festgestellt ist, dass dem Stundungsnehmer Verbindlichkeiten aus dem Stundungsverhältnisse nicht mehr obliegen.

Duplex-Lokomotiven.

In Anbetracht der vortheilhaften Verwendung, welche Duplex-Tenderlokomotiven neuerdings in einigen besonders schwierigen Betriebsfällen gefunden haben, erscheint eine weitere Kritik dieser Maschinenkonstruktion, mit Rücksicht auf deren allgemeinere Verwerthung gerechtfertigt.

Zunächst mag hier wiederholt werden, dass als Duplex-Lokomotiven im allgemeinen jene viercylindrigen Lokomotiven bezeichnet werden, deren Mechanismus in zwei getrennten, unter einem gemeinschaftlichen Kessel hintereinander laufenden Motorengruppen angeordnet ist. Nachdem in dem letzten bezüglichen Artikel dieser Zeitung (Nr. 12 d. J., S. 114) die Wichtigkeit der Unterbringung von Wasser- und Kohlenvorräthen auf dem Motor selbst, also das Prinzip der sogenannten Tenderlokomotiven hervorgehoben war, soll nunmehr ein anderer, nicht minder wichtiger Grundsatz eines sachgemässen Lokomotivenbaues besprochen werden, nämlich die Theilbarkeit der effektiven Gesammtzugkraft auf eine grössere Anzahl Triebräder mit möglichst zwanglosem Laufe der einzelnen Radachsen.

Das Ideal einer Lokomotive hinsichtlich der Kraftabgabe auf die Triebradumfänge wäre offenbar dann erreicht, wenn jede einzelne Triebachse mit einer besonderen Dampfmaschine als Bewegungsmechanismus versehen würde; alsdann wäre es infolge des gänzlichen Wegfalles der durch Kuppelung verursachten Reibungswiderstände theoretisch gleichgültig, ob die Lokomotive auf einer oder auf zehn Triebachsen liefe. Diese ideelle Motorbedingung ist thatsächlich vorhanden bei allen Lokomotiven mit einer einzelnen, unabhängigen Triebachse, und es ist eine bekannte Thatsache, dass der verhältnissmässig hohe Nutzeffekt der früher vielfach verwendeten Personenzuglokomotiven nach der Bauart von Thomas Russel Crampton*) im wesentlichen auf die Anordnung einer freien Triebachse nebst zwei Laufachsen zurückzuführen ist. Mit den stetig wachsenden Anforderungen an die Zug- und Adhäsionskraft wurden alsdann Personenzuglokomotiven mit zwei und drei gekuppelten Achsen eingeführt, während für Güterzüge und Gebirgsbahnen Lokomotiven mit drei, vier und in Amerika selbst mit fünf und sechs gekuppelten Achsen, sämmtlich von einem Cylinderpaare aus angetrieben, verwendet werden. Die Reibungswiderstände, welche von der zwangläufigen Achsenkuppelung abhängen und selbstverständlich mit der Anzahl der verkuppelten Achsen nicht nur fortschreitend, sondern vervielfacht anwachsen, werden sehr verschieden angegeben und sind meines Wissens keine zuverlässigen Versuche vorhanden. Es ist indessen leicht zu ersehen, dass diese Widerstände, zumal auf unvollkommener oder gekrümmter Bahn, einen grossen Theil der Zugkraft aufzehren, und diese schädliche negative Wirkung äussert sich am fühlbarsten in einer entsprechenden Abnutzung von Radreifen, Kuppelzapfen, Lager und Schienen. Dasselbe gilt zum Theil von jenen Mechanismen, welche eine zwangläufige Verschiebung oder Radialstellung gekuppelter Achsen bezwecken, wie das Parallelogramm von Beugniot, und es lässt sich daher der allgemeine logische Hauptsatz aufstellen: Je freier das Gehwerk einer Lokomotive hinsichtlich der Kraftabgabe angeordnet ist, um so geringer ist die Maschinenreibung und der entsprechende Kraftverlust.

Um die Kuppelung zweier Triebachsen zu vermeiden, baut Ingenieur F. W. Webb die neuen Compound-Schnellzuglokomotiven der London & North-Western Railway mit eigener Dampfmaschine für jede Triebachse, und verwendet zwei Hochdruckcylinder für den Antrieb der hinteren und einen Niederdruckcylinder für die vordere Triebachse. In ähnlicher Weise mit Bezug auf die Kraftübertragung ist die neue Compound-Schnellzuglokomotive von Mallet-Brunner mit nur zwei Cylindern angeordnet, obwohl im letzteren Falle Kuppelstangen zur Sicherung des gegenseitig rechtwinkeligen Laufes der beiden Triebkurbeln erforderlich sind.

Untersuchen wir nun die Duplex-Lokomotive hinsichtlich der Kuppelungsfrage, so ist die glückliche Anlage dieser Konstruktion sofort ersichtlich. So sind beispielsweise bei einer Duplex-Lokomotive mit vier Triebachsen nur je zwei Achsen zusammen verkuppelt, da die effektive Gesammtzugkraft des Motors auf zwei Maschinengruppen vertheilt ist, welche unabhängig von einander gesteuert werden können. Sodann ist die Maschine ein ausgezeichneter Bogenläufer und kann vortheilhaft nach dem Compound-System eingerichtet werden. In dieser Beziehung ist das praktische Urtheil des früheren Maschineninspektors der Oesterreichischen Südbahn über die dort verwendeten vierfach gekuppelten Gebirgslokomotiven bezeichnend — ein Urtheil, welches auch für die Verwaltung der Gotthardbahn von hohem Interesse ist. An-

*) Als ich vor zwei Jahren den gefeierten, seither heimgegangenen Veteranen in London besuchte, war Crampton rüstig und in voller Thätigkeit auf seinem Büreau in Westminster. Der gewaltige 70jährige Greis hielt mir einen zweistündigen, von jugendlichem Feuer beseelten Vortrag über Lokomotivenbau und übergab mir dann sein neuestes Projekt einer stattlichen viercylindrigen Schnellzuglokomotive mit zwei mittleren freien Triebachsen und zwei Laufachsen mit Radialführungen.

lässlich der Sitzung der „Institution of Mechanical Engineers“ über Compound-Lokomotiven im Juli 1883 zu Lüttich sagte nämlich Ingenieur Gottschalk: „Die Trennung der vier Triebachsen in zwei Gruppen, eine mit Hochdruck- und die andere mit Niederdruckantrieb, wäre eine gute Lösung, und würde man damit die Abnutzung von Radreifen und Schienen bedeutend vermindern.“

Oberflächliche Beobachter sind geneigt, das Konstruktionssystem mit zwei Motorengruppen als umständlich und verwickelt zu bezeichnen; allein wenn die Lokomotivleistung auf ihren wahren Werth zurückgeführt und die Duplex-Tenderlokomotive mit zwei gewöhnlichen Tenderlokomotiven, oder gar mit Schlepptenderlokomotiven verglichen wird, wie solche beim Vorspann- und Gebirgszugdienst in durchaus fehlerhafter Weise arbeiten, so kommt der Vortheil der grösseren Einfachheit im Bau und Betrieb doch ganz gewiss der einheitlichen Duplex-Lokomotive zu statten. Gar oft ist es aber nicht grundsätzliche Einwendung, sondern blosse Scheu vor Neuerungen, welche der besseren Konstruktion Hindernisse in den Weg legt. Zumal in Deutschland bewegt sich die Technik des Lokomotivenbaues gerne in althergebrachtem konservativen Rahmen, während in England, Frankreich, Belgien, zum Theil auch in Oesterreich und der Schweiz, ganz besonders aber in Nordamerika fast fortwährend neue Maschinentypen auftauchen — bald ebenso rasch wieder verschwindend, bald aber auch wirklich praktischen Nutzen bringend.

Man kann die Duplex-Tenderlokomotive, wie sie von Mallet ausgeführt wird, auch mit einer Maschine nach dem System Engerth mit Gesammtadhäsion vergleichen, denn in beiden Fällen ist die gegenseitige Drehung der Motorgestelle um einen festen Punkt kinematisch dieselbe. Dagegen haben bekanntlich die Engerth-Lokomotiven mit Gesammtadhäsion, welche letztere durch Räderübersetzung, oder wie bei der Maschine „Steierdorf“, durch ein besonderes Kuppelstangensystem vermittelt wurde, in der Praxis sich nicht bewährt, und zwar ist dieser Misserfolg weniger in den gewählten Uebertragungsmechanismen selbst, als vielmehr in dem Umstand zu suchen, dass eben die Anzahl der zwangläufig verkuppelten, von nur einem Cylinderpaare aus angetriebenen Achsen eine zu grosse war.

Es erübrigt noch die Besprechung einer Betriebsform, welche zuweilen an Stelle von Duplex-Lokomotiven vorgeschlagen wird, nämlich die sogenannten Zwillingslokomotiven, wie solche zuerst von Robert Stephenson für den ursprünglichen Betrieb der Giovi-Rampe bei Genua eingeführt sind. In diesem Falle werden zwei selbstständige Tenderlokomotiven an ihren Führerständen zusammen gekuppelt und in der Regel von einem Führer und zwei Heizern bedient, wobei die Regulator- und Steuerhebel der zwei Maschinen gewöhnlich mit einander verbunden sind. Auf der Giovi-Rampe wurden Zwillingslokomotiven mit zusammen vier und solche mit sechs Triebachsen verwendet, während das mittlere Dienstgewicht der ersteren 50 t und der letzteren 60 t betrug. Wenn auch diese Maschinen einen bedeutend höheren Nutzeffekt ergaben, als die ebendaselbst verwendeten vierfach verkuppelten Beugniot-Lokomotiven mit Schlepptender und 70 t Gesammtgewicht, so ist doch folgendes wohl zu beachten. Die Zwillingslokomotive hat zwei getrennte Kessel, in welchen die Dampferzeugung niemals so günstig vor sich gehen kann, wie in einem einheitlichen Kessel. Ferner gestalten sich die Stabilitätsverhältnisse und der Bogenlauf der Zwillingslokomotive kaum besser, als wenn jede Maschinenhälfte für sich laufen würde; die Bedienung der Maschine ist viel umständlicher und endlich lässt sich das Compound-System nicht so vortheilhaft einrichten, als bei einer Duplex-Lokomotive mit zwei getrennten Hoch- und Niederdruck-Maschinengruppen.

München, im April 1889. A. Brunner.

Aus dem Deutschen Reich.

Zusammenstellbare Rundreisehefte.

Mit dem heutigen Tage sind an Stelle der bisherigen Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe zusammenstellbarer Rundreisehefte neue Ausführungsvorschriften in Kraft getreten. Gleichzeitig ist ein neues, nach anderen Grundsätzen als bisher aufgestelltes Verzeichniss der Fahrscheine für diese Hefte mit einer veränderten Uebersichtskarte herausgegeben. Dasselbe ist in vier, nach den einzelnen, in den Rundreiseverkehr einbezogenen Ländergebieten getrennte Sonderausgaben zerlegt, und die früher nach Verwaltungsbezirken geordneten Koupons sind nunmehr alphabetisch aufgeführt. Die bisherige Karte, in welcher die einzelnen Koupons nach ihrer Seriennummer eingetragen waren, ist fortgefallen und an ihrer Stelle eine neue, erheblich vereinfachte Karte ausgegeben, welche nicht mehr die Seriennummer der Fahrscheine, sondern nur die Namen der Stationen insoweit enthält, als zwischen letzteren Fahrscheine hergestellt sind. Die Aufstellung der Bestellscheine hat mithin fortan derartig zu erfolgen, dass zunächst die in Aussicht genommene Reise auf Grund der Karte ermittelt wird und demnächst die entsprechenden Koupons in dem alphabetischen Verzeichniss aufgesucht und in den Bestellschein eingetragen werden. Eingehende Erläuterungen für die neue Art der Aufstellung der Bestellscheine befinden sich im Eingange des neuen Verzeichnisses unter II. Ein zweites, arithmetisch geordnetes Verzeichniss dient lediglich zum Gebrauche der Dienststellen und zur Prüfung der von dem Publikum aufgestellten Bestellscheine.

Preussische Staatsbahnen.

Bau und Betrieb der in dem Gesetze vom 8. April 1889 vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien.

Durch Allerhöchsten Erlass vom 10. April 1889 ist hinsichtlich der im erwähnten Gesetz aufgeführten Bahnlinien folgendes bestimmt worden:

Die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes wird übertragen:

1. der Bahnlinie von Memel nach Bajohren,
2. von Bromberg nach Znin,
3. von Nakel nach Konitz oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Schneidemühl-Dirschau

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg,

4. von Nimptsch nach Gnadenfrei

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau,

5. von Lichtenberg-Friedrichsfelde nach Wriezen,
6. von Johannisthal-Niederschönweide nach Spindlersfeld,
7. von Schönholz nach Cremmen

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin,

8. von Jüterbog nach Treuenbrietzen,
9. von Oberröblingen a. H. nach Allstedt,
10. von Reinsdorf oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Sangerhausen-Erfurt nach Frankenhausen (Kyffhäuser)

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt,

11. von Biederitz nach Loburg,
12. von Etgersleben nach Förderstedt,
13. von Helmstedt nach Oebisfelde

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg,

14. von Arolsen nach Korbach,
15. von Hemer nach Sundwig

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld,

16. von Düren nach Kreuzau und der Bahnverbindung zwischen Merchweiler und Göttelborn

der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln.

Durch eine Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 16. d. Mts. ist zur Ausführung dieses Allerhöchsten Erlasses vom 10. April d. J., betreffend Bau und Betrieb der in dem Gesetze vom 8. April d. J. vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien, weiter bestimmt worden, dass der Bau und demnächst auch der Betrieb der Bahnen:

a) von Johannisthal-Niederschönweide nach Spindlersfeld

von dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Cottbus,

b) von Jüterbog nach Treuenbrietzen,

c) von Oberröblingen a. H. nach Allstedt

von dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt

zu b) zu Berlin,

zu c) zu Erfurt,

d) von Hemer nach Sundwig

von dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Altena,

innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Zuständigkeit geleitet werden soll.

Der Bau der übrigen in dem Gesetze vom 8. April d. J. im § 1 unter Nr. I a vorgesehenen Eisenbahnen und der im § 2 unter Nr. II 15 vorgesehenen Bahnverbindung soll dagegen von den in dem Allerhöchsten Erlass vom 10. April d. J. bezeichneten Königlichen Eisenbahndirektionen unmittelbar geleitet werden.

Märzeinnahmen der Deutschen Eisenbahnen.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs-Anzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 34 764,24 Kilometer, folgendes: Im März d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 62 Bahnen, mit zusammen 34 342,58 km, höher und bei 9 Bah-

nen, mit zusammen 421,66 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende März d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 56 Bahnen, mit zusammen 34 102,72 km, höher und bei 15 Bahnen, mit zusammen 661,52 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge), geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende März d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 860 000 *M.* (15 405 100 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 117,43 km, so dass auf je 1 km 194 669 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende März d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 580 016 829 *M.* (305 516 550 *M.* Stammaktien, 79 381 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 195 118 629 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 792,09 km, so dass auf je 1 km 152 954 *M.* entfallen.

Der Deutsche Eisenbahn-Güterverkehr im Jahre 1888.

Nach der Statistik der Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen hat der Eisenbahn-Güterverkehr (der grösseren Sendungen von mehr als je 10 Centner) sich im Jahre 1888 auf 134 920 096⅓ t belaufen, das ist um 12 698 336⅓ t oder rund 254 Millionen Centner mehr gegen 1887. Der Steinkohlenverkehr hat im vergangenen Jahre mit 54 108 916 t oder 1 082 000 000 Centner die erste Milliarde erreicht und überschritten.

Erstein-Erstein (Reichs-Eisenbahnhof) eröffnet.

Die 5,6 km lange Strassenbahn Erstein (Rheinstrasse)-Erstein (Stadt)-Erstein (Reichs-Eisenbahnhof) ist am 11. v. Mts. für den Güter- und am 15. v. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Dem Berichte des Verwaltungsrathes sind in Ergänzung unserer bisherigen Mittheilungen über die Ergebnisse der Gesellschaft für das Jahr 1888 noch nachstehende Angaben zu entnehmen:

Auch im verflossenen Jahre haben die Ergebnisse der Bahn sich in aufsteigender Linie bewegt, obwohl der vollen Entfaltung ihrer Ertragskraft nach wie vor die in früheren Vorträgen erörterten Verhältnisse entgegenstehen. Die Mehreinnahme im Personenverkehr ist weniger durch die gleichzeitig vorgenommene Vermehrung der Züge, als durch allgemeine Verhältnisse hervorgerufen. Die Besserung der Erträgnisse des Güterverkehrs ist dem wieder eingetretenen allgemeinen Aufschwung der Produktion und Bauthätigkeit zu danken, dessen Wirkung sich jedoch mehr in den Transportmengen, als in den Erträgen geltend gemacht hat. Als ein erfreuliches Zeichen der inneren Kräftigung des Unternehmens wird der starke Zuwachs der aufgegebenen Güter bezeichnet, welcher jene des Empfangs und des Transits prozentual überwiegt. Die Verkehrsquellen der in einem durchweg an Transportgütern mehr einführenden Gebiete gelegenen Bahn sind demnach in produktiver Hinsicht erstarkt.

Die den Betrieb unmittelbar belastenden Ausgaben übersteigen diejenigen des Vorjahres um 260 266 *M.* und betragen $45^1/_2$ pCt. der Betriebseinnahmen. Im wesentlichen ist die Vermehrung durch das Wachsthum der Leistungen und den Mehrverbrauch an Betriebsmaterialien, ferner durch Erhöhung der Gehälter des niederen Personals verursacht. Bei der allgemeinen Steigerung der Materialienpreise wird eine Erhöhung der betreffenden Ausgaben auch für das laufende Jahr erwartet. Sämmtliche begebene Obligationen sind zur Deckung des durch Eröffnung der neuen Frankfurter Bahnhöfe um rund 11 600 000 *M.* gewachsenen Anlagekapitals, soweit dasselbe das Betriebsjahr 1888 belastet, herangezogen. Im laufenden Jahre wird die volle Einstellung dieses Kapitals eine weitere Zinsenvermehrung von etwa 170 000 *M.* beanspruchen. Bei dem gemachten Vertheilungsvorschlage hat deshalb und mit Rücksicht auf vielleicht noch zu erwartende höhere Ausgaben die Absicht vorgelegen, den Uebertrag (291 611 *M.*) nicht zu schmälern.

Zu denjenigen Maassnahmen, welche seit einigen Jahren beträchtlich zur Verbesserung der Ergebnisse beitragen, gehören die Verkäufe verfügbaren, meist ertraglosen Geländes in Mainz und Frankfurt. Es wurde bis jetzt an beiden Orten zusammen für 4 089 066 *M.* verkauft und demzufolge den betreffenden Konti abgeschrieben. Dass eine entsprechende Entlastung der Betriebsrechnung nicht unmittelbar in die Erscheinung tritt, erklärt sich durch gleichzeitiges Hinzutreten der Anlagekapitalien der neu in Betrieb genommenen Objekte. Im Gebiete des ehemaligen Mainzer Bahnhofes sind von zusammen 77 800 qm Baugelände 27 Bauplätze mit zusammen 8 400 qm zu verwerthen. Behufs demnächstiger Veräusserung des Geländes der alten Westbahnhöfe in Frankfurt a/M., an dessen Erlös die Gesellschaft mit 17 pCt. betheiligt ist, wurde ein Vertrag mit der städtischen Verwaltung über die Herstellung der Strassen und Ertheilung der Bauerlaubniss abgeschlossen. Es wird erwartet, dass der Ertrag die für das Gebiet des ehemaligen Taunusbahnhofs an den Königlich Preussischen Eisenbahnfiskus seitens der Gesellschaft bezahlte Summe von 894 563 *M.* übersteigen wird.

Von den zur Erhöhung der Leistung und Sicherheit dienenden Betriebsvorrichtungen werden die Beschaffung neuer Personen- und Güterwagen, sowie die Durchführung des Grundsatzes der centralen Weichenstellung auf allen Stationen, wo dieselbe mit Erfolg anwendbar ist, erwähnt. Mit zweifellos erwiesener Hebung der Betriebssicherheit verbinden viele dieser Anlagen zugleich eine Vereinfachung des Dienstes und der Ersparniss an Personal, so dass die Zinsen der für sie aufgewendeten Ausgaben im Gesammtbetrage von 633 191 *M.* durch gleichzeitige Betriebskostenverminderung gedeckt werden.

Das Grossherzogliche Ministerium der Finanzen hat die Genehmigung zur Umwandlung der 4 pCt. Prioritäten aus Gründen, von deren Erörterung abgesehen werden solle, und aus denselben wirthschaftlichen Rücksichten, welche Veranlassung gegeben hätten, von der Umwandlung 4 pCt. Hessischen Staatsschuld zur Zeit noch abzusehen, nicht ertheilt.

Aus dem Gebiete der Tarifvorgänge wird erwähnt, dass für die Ausfuhr aus Deutschland über die Deutschen Seehäfen von den Preussischen Staatsbahnen ein wesentlich ermässigter Ausnahmetarif für Stückgut im laufenden Monate eingeführt worden ist, die Gesellschaft sich dieser Maassregel zu Gunsten der Ausfuhr und der Deutschen Seehäfen angeschlossen hat. Eine gleichartige Bestimmung wurde jedoch für die Ausfuhr von Stückgut zu Wasser über die Hessischen Rheinhäfen für angemessen erachtet und ebenfalls bereits eingeführt. Der Bericht verbreitet sich weiterhin über die Hessischen Neben- und Anschlussbahnen und über die neuen Bahnprojekte usw. und weist schliesslich auf das Interesse hin, welches die seit kurzem wieder in Anregung gebrachte, nach den nunmehrigen Absichten der Grossherzoglichen Regierung mit einer Fahrbrücke baulich zu verbindende Eisenbahnbrücke bei Worms beanspruchen darf. Das Projekt erheische eine Verlegung der Bahn nach Worms-Hafen und die Aufhebung der Station Rosengarten, sowie infolge dessen eine bedeutende Vergrösserung des Bahnhofs Worms. Die Ueberbrückung würde eine wesentlich bessere Verbindung mit Mannheim, Darmstadt und auch Frankfurt für die aufstrebende Stadt Worms zur Folge haben. Nicht weniger bedeutungsvoll sei sie für strategische Zwecke und in Fällen gänzlicher Unterbrechung der Ueberfuhr und der Schiffbrücke für den näheren Verkehr. Durch Wegfall der Ueberfuhrkosten, sowie Beschleunigung des Betriebes dürfte sie auch in finanzieller Beziehung für die Hessische Ludwigsbahn Erleichterungen bringen, denen allerdings die grösseren Zinsen des Baukapitals gegenüberstehen. In höherem Maasse würde sie als Glied einer garantirten Linie eine Einwirkung auf das Verhältniss der Gesellschaft zur Staatsgarantie ausüben, besonders wenn mit ihr eine veränderte Leitung der Gütertransporte in Verbindung gebracht werden sollte. Letzteres setze wohl eine Neuregelung des Garantieverhältnisses und der auf Grund desselben begebenen Anlehen voraus. Nach allen diesen Richtungen wie auch hinsichtlich Beschaffung und Verzinsung des auf etwa 7 500 000 *M.* veranschlagten Baukapitals schweben zur Zeit Verhandlungen mit der Grossherzoglichen Regierung, denen zum Gedeihen des Ganzen ein allseitig zufriedenstellender Abschluss gewünscht wird.

In der am 17. v. Mts. abgehaltenen Versammlung der Gesellschaft ist die Vertheilung einer Dividende von $4^1/_2$ pCt. beschlossen und der Antrag auf Umwandlung der gesammten Anlehensschuld in eine $3^1/_2$ pCt. Verzinsung angenommen.

Zu erwähnen ist im übrigen noch, dass der bisherige Vizepräsident der Gesellschaft, Geheimer Kommerzienrath Werner zum Präsidenten und der Direktor der Darmstädter Bank, Hedderich, zum Vizepräsidenten der Bahn gewählt sind.

Ostpreussische Südbahngesellschaft.

In der am 24. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Ostpreussischen Südbahn, auf welcher 2 396 Stimmen vertreten waren, wurde gegen den Antrag des Direktors Bodstein auf Vertheilung einer Dividende von $7^1/_{12}$ pCt. für die Stammaktien und von $5^{11}/_{12}$ pCt. für die Stamm-Prioritätsaktien die von der Verwaltung vorgeschlagene Dividende von 6 pCt. für die Stammaktien und von 5½ pCt. für die Stamm-Prioritätsaktien bewilligt. Ausserdem wurde beschlossen, die Verwaltung zu ersuchen, bezüglich der Zinsherabsetzung energisch einzutreten und dahin zu wirken, dass der Höchstbetrag des Erneuerungsfonds auf 4⅓ Millionen Mark festgesetzt werde.

Zur Verstaatlichung der Mecklenburgischen Eisenbahnen.

Dem Vernehmen nach findet die ordentliche Generalversammlung der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, auf

deren Tagesordnung das Verstaatlichungsangebot steht, am 29. Mai statt; die Einberufung der Versammlung erfolgt anfangs Mai. Es ist dadurch den Aktionären, welche ihre Aktien Ende des Monats in der Liquidation abnehmen, Gelegenheit geboten, ihr Stimmrecht in der Generalversammlung auszuüben; die Nummern der zur Abnahme gelangten Aktien sind der Direktion vor Einberufung der Versammlung mitzutheilen, um auf den Namen des Aktionärs eingetragen zu werden und die Stücke 3 Tage vor der Versammlung hierbei der Bank für Handel und Industrie vorzuzeigen. Die Einberufung der Stände dürfte erst erfolgen, wenn die Generalversammlung den Kaufvertrag in aller Form genehmigt hat.

Mit Ausnahme der Friedrich Franzbahn hat im übrigen noch keine der anderen Mecklenburgischen Bahnen ein Gebot von der Regierung erhalten. Dies soll, wie verlautet, erst geschehen, nachdem die Verstaatlichung der Friedrich Franzbahn zum Abschluss gelangt sein wird.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der Ausschuss hat vorbehaltlich des Beschlusses der Generalversammlung die Dividende für 1888 auf 7½ pCt. festgesetzt.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn.

Die Generalversammlung hat die Dividende für die Prioritätsaktien (alte Glückstadt-Itzehoer) auf 4½ pCt., für die Prioritätsaktien Lit. B. auf 5 pCt., für die Prioritätsaktien Lit. C. auf 2½ pCt. und für die Stammprioritäten (alte Glückstadt-Elmshorner) auf 2 pCt. festgesetzt. Nach dem Geschäftsbericht betrugen 1888 die Gesammteinnahmen 1 873 221 *M.* gegen 1 006 165 *M.* im Vorjahre. Der Ueberschuss beziffert sich auf 339 925 *M.* Für den Transport von Thieren mussten die Tarife ermässigt werden, wodurch ein Ausfall von 34 500 *M.* entstand. An Personen wurden 864 074 (501 395 im Vorjahre) befördert für 766 328 (422 456) *M.*, an Gütern 307 247 (196 524) t und Vieh 46 931 (18 358) t für 926 355 (494 638) *M.* Die Zweigbahn Bredebro-Lügumkloster wurde am 21. September eröffnet. Für den Bau einer Bahn von Wilster nach der westlichen Mündung des Nord-Ostseekanals wurden die Vorarbeiten begonnen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die Betriebsmittel, welche sonst für das Unternehmen vollständig ausreichten, haben sich, wie die „Bresl. Ztg." berichtet, als unzulänglich erwiesen und die Verwaltung veranlasst, bei der Staatsbahnverwaltung um leihweise Ueberlassung einer Anzahl von Güterwagen nachzusuchen; hierauf ist ein ablehnender Bescheid ergangen. Infolge dessen hat die Direktion der Bahn die schleunige Ergänzung ihres Wagenparks beschlossen und veranlasst.

Güstrow-Plauer Eisenbahn.

In einer am 18. v. Mts. abgehaltenen Aufsichtsrathssitzung ist nach Angabe der „Frkf. Ztg." über den Bau einer eigenen Reparaturwerkstatt berathen, eine Entscheidung jedoch vorläufig ausgesetzt, da der mit der Mecklenburgischen Maschinenanstalt geschlossene Vertrag erst am 31. Dezember 1889 abläuft. Sodann wurde beschlossen, die Strecke Hoppenrade-Krakow in eine Vollbahn umzuwandeln, und ausserdem behufs Verkehrserleichterungen, besonders für Zuckerfabriken, verschiedene Bauten vorzunehmen.

Ermsthalbahn.

Die auf den 25. d. Mts. berufene Generalversammlung soll die Verwaltung ermächtigen, mit der Württembergischen Regierung wegen Ankaufs der Bahn in Unterhandlungen einzutreten.

Deutsche Lokal- und Strassenbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht für 1888 sind trotz der starken Schneefälle in den ersten 3 Monaten des Jahres und trotz des ungünstigen Sommerwetters auf allen Linien mit Ausnahme der Drachenfelsbahn, bei welcher ein kleiner Rückgang eingetreten ist, Mehreinnahmen im Personenverkehr zu verzeichnen. Wenn aber ungeachtet der Mehreinnahmen eine höhere Dividende als für 1887 nicht in Vorschlag gebracht werden kann, so ist dieses dem Umstand zuzuschreiben, dass die Ausgaben eine Erhöhung gefunden haben. Insbesondere gilt dieses von den Ausgaben für Versicherung und Berufsgenossenschaft, ungewöhnlich ausgedehnte Pflaster-Wiederherstellungen, Strecken-Reinigungskosten durch die Schneefälle, ferner durch theuere Futterkosten usw. Es betrugen die Einnahmen 653 765 *M.*, die Unkosten 475 089 *M.*, die Abschreibungen 43 662 *M.*, die Versorgung des Tilgungsfonds 14 000 *M.* Somit bleibt ein Reingewinn von 121 013 *M.*, welcher wie folgt vertheilt werden soll: 4 pCt. Dividende 100 000 *M.*, Tantième 2 046 *M.*, ¾ pCt. Superdividende 18 750 *M.*, Vortrag für 1889 217 *M.*

Berliner Pferde-Eisenbahngesellschaft J. Lestmann & Co. (Berlin-Charlottenburg).

Die Gesellschaft schliesst ihre Gewinnrechnung des Jahres 1888 mit 695 978 *M.* ab, wovon 683 120 *M.* im Betriebe vereinnahmt wurden. Dagegen waren erforderlich für Abschreibungen 129 114 *M.* (darunter 36 157 *M.* auf Pferde), für Fourage 167 519 *M.*, für Unkosten 47 181 *M.*, für Gehalt und Löhne 210 768 *M.*, für Steuern 49 582 *M.* Dem Tilgungskonto wurden 10 000 *M.* überwiesen. Als Reingewinn verblieben 74 117 *M.*, wovon die Aktionäre 60 480 *M.* = 3 pCt. Dividende erhalten sollen.

Neue Berliner Pferdebahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1888 ist, wenn auch noch keine Dividende infolge der unverhältnissmässig hohen Abgaben, mit denen das Unternehmen belastet ist, gezahlt werden konnte, doch durch die Erweiterung des Pferdebahnnetzes eine Besserung zu verzeichnen. Wegen eines gegen die Verwaltung noch schwebenden Prozesses haben noch weitere 23 000 *M.* in Reserve gestellt werden müssen, so dass dieser Fonds jetzt 40 378 *M.* beträgt. Die Gesellschaft erzielte einen Reingewinn von 4 575 *M.*

Frankfurter Güter-Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht für 1888 ist zu entnehmen, dass der Erlös der neu ausgegebenen 1 Million Aktien grossentheils zum Bau des Verkehrshafens und einer Schiffsbauwerft in Pöpelwitz verwendet worden ist. Beide Anlagen haben noch keinen nennenswerthen Ueberschuss geliefert und dürften ihren günstigen Einfluss erst im laufenden Geschäftsjahre geltend zu machen beginnen. Infolge der späten Eröffnung der Schifffahrt fielen die wesentlich in Betracht kommenden Frühjahrssendungen der Eisenbahn zu, ein Nachtheil, welcher in vollem Umfange später nicht mehr gut gemacht werden konnte. Befördert wurden im Bahnbetriebe 1 942 300 Centner gegen 1 883 744 Centner im Vorjahre, im Schifffahrtsverkehr 3 884 967 (4 060 526) Centner. Die Gesellschaft verfügte am Schlusse des Jahres über 17 eiserne Dampfer mit etwa 3 000 ind. Pferdekräften, 108 eiserne bezw. hölzerne Kähne usw. mit einer das Schiffsanlagekonto belastenden Summe von 1 425 503 *M.* Die Einnahme aus dem Bahn- und Bollwerksbetrieb in Frankfurt beziffert sich auf 66 367 *M.*, die Ausgabe einschliesslich Rücklage auf 44 654 *M.*; aus dem Schifffahrtsbetrieb Einnahme 1 001 784 *M.*, Ausgabe 863 065 *M.* Die Einnahmen der Centralverwaltung betrugen 23 643 *M.*, die Ausgaben für Handlungsunkosten, Gehälter, Steuern usw. 63 175 *M.* Von dem Reingewinn von 160 120 *M.* sollen dem Kapital-Reservefonds 7 927 *M.*, dem Aufsichtsrath 7 531 *M.*, für Vorstand und Beamte 7 531 *M.* überwiesen werden, 135 000 *M.* als 4½ pCt. (für das Vorjahr 6 pCt.) Dividende zur Vertheilung gelangen und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Aus Frankreich.

Das Gesetz, betreffend die öffentliche Sicherheit auf den Eisenbahnen.

Für die Berathung des von dem Abgeordneten Delattre und Genossen der Kammer vorgelegten Gesetzentwurfes über die öffentliche Sicherheit auf den Eisenbahnen wird der gewählte Augenblick von dem „Journal des Transports" mit Rücksicht auf den bevorstehenden Abschluss der Tagung und auf die Eröffnung der Weltausstellung, von welcher der erwartete Fremdenstrom nicht abgeschreckt werden sollte, als ungünstig bezeichnet; letzteres um so mehr, als die vorgeschlagenen Verbesserungen in den Kreisen der Sachkundigen sehr verschiedenartig beurtheilt werden. Seitens des Regierungskommissars, des Direktors der Eisenbahnen in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten Gay wurde der Gesetzentwurf bei den Verhandlungen einer abfälligen Kritik unterzogen und nachgewiesen, dass die bestehenden Bestimmungen als ausreichend zu erachten seien, die öffentliche Sicherheit auf den Eisenbahnen zu gewährleisten; überdies sei ein grosser Theil der Vorschläge des Entwurfs bereits von den Eisenbahngesellschaften durchgeführt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Yves Guyot bestätigte die Darlegungen seines Kommissars und folgerte aus den statistischen Erhebungen, dass Eisenbahnunfälle in Frankreich keineswegs häufiger als in anderen Ländern vorkämen. Mit 356 gegen 195 Stimmen beschloss die Kammer indessen, in die Berathung des Gesetzentwurfes einzutreten. Wir werden demnächst noch Veranlassung haben, auf denselben näher einzugehen.

Gegenseitigkeitsverhältniss im Tarifwesen.

Wie das „Verordg.-Bl. f. E. u. D." berichtet, haben die Abgeordneten Barbé und Genossen der Kammer den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, wonach in Zukunft für fremde Erzeugnisse nur jene Eisenbahn-Frachtsätze in Frankreich zuzu-

gestehen wären, welche die ähnlichen Französischen Gegenstände in dem betreffenden Auslande zu zahlen haben. Dieser Entwurf ist dem Eisenbahnausschusse mit dem Bemerken überwiesen, dass derselbe Grundsatz auch dort gelten solle, wo der Französische Tarif für fremde Erzeugnisse geringer als für die einheimischen wäre. Eine Ausnahme bleibt nur für die Durchfuhrtarife vorbehalten. Als Begründung des Entwurfes wird angeführt, dass es nur gerecht sei, wenn die fremden Waaren in Frankreich ebenso wie die Französischen im Auslande behandelt werden. Eine Abweichung von diesem Grundsatze zu Gunsten der Einheimischen ziehe Repressalien nach sich, und jene zu Ungunsten derselben schade dem Lande selbst. Die jetzige Lage der Französischen Industrie fordere die genaue Durchführung dieses Grundsatzes. Als Beispiele werden unter anderem angeführt, dass Getreide, Viehfutter, Steinkohlen, Baumaterialien, Erze, Gusseisen usw. in Deutschland, Italien und Oesterreich-Ungarn höhere Tarife als auf der Französischen Ostbahn zu zahlen haben.

Erleichterung des Personenverkehrs.

Behufs Erleichterung des Personenverkehrs zwischen Paris und den mehr als 600 km von der Hauptstadt entfernten Stationen hat die Orléansbahn auf ihren Antrag von der Aufsichtsbehörde die Ermächtigung erhalten, den zwischen den bezeichneten Punkten unter einer Preisermässigung von 25 pCt. auszugebenden Rückfahrkarten, deren Gültigkeitsdauer bisher bei einer Entfernung über 500 km auf 6 Tage bemessen war, bei einer Entfernung von 601—700 km eine siebentägige und bei einer Entfernung über 700 km eine achttägige Gültigkeit zu gewähren. Diese Tarifänderung ist am 25. März d. J. in Kraft getreten.

Durchgangs-Eilgutverkehr.

Um in dem Wettbewerbe mit der Gotthardlinie den grossen Französischen Mittelmeerhäfen den Englischen Durchgangsverkehr thunlichst zu erhalten, ist zwischen der Paris-Lyon-Mittelmeer-, der Nord- und der Westbahn, sowie den betheiligten Italienischen und Englischen Bahnen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften des Kanals vereinbart, dass Eilgüter, welche von England kommen oder dorthin bestimmt sind, zwischen Marseille einerseits und Boulogne, Calais und Dünkirchen andererseits zu einem Frachtsatze von 361,60 Frcs. und zwischen Marseille einerseits und Dieppe, Fécamp, Le Hâvre und Honfleur andererseits zu einem Frachtsatze von 350,65 Frcs. für je 1 t Gewicht befördert werden sollen. In diesen Sätzen sind sämmtliche Kosten, auch die Zollgebühren und die Ueberfuhrgebühren in Paris, einbegriffen. Die Transportdauer ist auf drei Tage, mit Ausschluss des Tages der Aufgabe und der Ablieferung des Gutes, festgesetzt.

Neue Postdampferlinien nach Westafrika.

Der Präsident der Republik hat kürzlich das Gesetz betreffs Herstellung einer neuen Postdampferverbindung zwischen Frankreich und Westafrika, über welches wir bereits in Nr. 8 dies. Ztg., S. 77 berichtet haben, vollzogen. Dasselbe ist am 15. März d. J. veröffentlicht worden. Es sollen danach durch den Handelsminister für 15 Jahre zwei Postdampferlinien öffentlich vergeben werden, deren eine von Hâvre oder Rouen, die andere von Marseille ausgeht, und zwar sollen die Fahrten abwechselnd monatlich von dem einen und dem anderen Hafen stattfinden. Die Linie Marseille-Loango, eine Entfernung von im ganzen 4 900 Seemeilen, soll Oran, Dakar, Conakry, Sierra Leone, Cap Palmas, Grand Bassam, Cotonou, Benito, Libreville, Loango und die von Hâvre, beziehungsweise Rouen ausgehende Linie Cherbourg, (auf der Rückkehr statt dessen Dünkirchen), Bordeaux, Lissabon, Dakar, Conakry, Cap Palmas, Grand Bassam, Cotonac, Benito, Libreville, Loango berühren. Der Unternehmer verpflichtet sich, monatlich eine Zweiglinie nach Gabun und dem Kongo mit Anschluss bei der Insel Principe an die Portugiesische Linie, ferner einen Lokaldampferdienst an der Gabun- und der Kongoküste, sowie auf den schiffbaren Strömen dieser Gegenden, namentlich auf dem Ogowe bis nach N'jole und auf dem Kuilu bis nach N'Gota einzurichten.

Fernsprechwesen.

Die Zahl der Abonnenten der „Allgemeinen Fernsprechgesellschaft" hat sich, wie wir dem „Export" entnehmen, im Laufe des Jahres 1888 um 1 016 vermehrt. In Paris besonders macht sich ein reger Fortschritt bemerkbar, denn hier allein zeigt das Fernsprechnetz eine Zunahme von 846 Abonnenten. In der Provinz tritt ein Fortschritt nicht so hervor; an einzelnen Orten, wie Calais und Oran, ist die Zahl der Abonnenten sogar zurückgegangen. Aus der folgenden Tabelle ist der ungefähre Umfang des Fernsprechwesens in den aufgeführten Städten zu ersehen:

	Zahl der Abonnenten am 31. Dez. 1887	Zahl der Abonnenten am 31. Dez. 1888	Zunahme	Abnahme
Paris	5 274	6 120	846	—
Algier	89	94	5	—
Bordeaux	404	440	36	—
Calais	86	67	—	19
Le Hâvre	235	275	40	—
Lyon	731	755	24	—
Marseille	400	449	49	—
Nantes	106	114	8	—
Oran	38	36	—	2
Rouen	119	146	27	—
St. Etienne	108	110	2	—
Im ganzen	7 590	8 606	1 037	21

Aus Russland.

Staatsaufsicht über das Tarifwesen.

Die „Petersb. Ztg." bemerkt, dass die neuerdings veröffentlichten gesetzlichen Bestimmungen, welche die Tarife aller Eisenbahnen der Genehmigung des Ministeriums der Finanzen unterstellt, in kurzer Zeit auf die Lage des Russischen Eisenbahnwesens in einschneidendster Weise einwirken und einen Umschwung, nicht nur im inneren, sondern auch im Verkehr mit dem Auslande hervorrufen dürfte, über dessen Bedeutung man sich vorläufig noch kein richtiges Bild machen könne.

Eisenbahnagenten.

Der „Regierungs-Anzeiger" enthält eine Verordnung, wonach es denjenigen Eisenbahnverwaltungen, welche bereits das Recht zur Beleihung von Getreidesendungen erworben haben, erlaubt wird, nicht nur in Russland, sondern auch im Auslande Agenten anzustellen.

Verstaatlichung.

Das Verkehrsministerium soll entschlossen sein, die Losowo-Sebastopoler Eisenbahn für die Krone noch in dem laufenden Jahre zu erwerben.

Gerichtliche Untersuchung wegen des Eisenbahnunfalles bei Borki.

Wie „Grashdanin" erfährt, hätte der Reichsrathsausschuss, welcher über die gerichtliche Verfolgung des früheren Verkehrsministers Possjet und des Oberinspektors der Bahnen, Baron Stjernval wegen des Bahnunglückes am 17. Oktober v. J. entscheiden sollte, eine derartige Verfolgung verworfen und vorgeschlagen, sich auf die disziplinarische Bestrafung der Genannten zu beschränken.

Rybinsk-Bologoje Eisenbahn.

Am 14./26. d. Mts. findet ausser der ordentlichen auch eine ausserordentliche Generalversammlung statt, in welcher folgende Gegenstände zur Berathung und Beschlussfassung kommen werden: 1. Bericht über die Angelegenheit, betreffend den Bau von Getreidespeichern mit Elevatoren in Rybinsk und Petersburg für das auf der Eisenbahn zu befördernde Getreide, sowie über die Vorschläge der Verwaltung, betreffend die Deckung der aus Anlass dieses Baues bevorstehenden Ausgaben; 2. Bericht der Verwaltung über den Gang der Unterhandlungen, betreffend die beabsichtigte Aenderung der Gesellschaftsstatuten, in Verbindung mit dem Bau der Jarosslawskistrecke und über die geplante Verlängerung der Bahn von Bologoje bis Pskow. Für beide Punkte beansprucht die Verwaltung die nothwendige Vollmacht.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Auf den 12./24. d. Mts. ist eine ordentliche und ausserordentliche Generalversammlung einberufen. Auf der Tagesordnung der letzteren steht ein Antrag, die Regierung zu ersuchen, die Konvertirung der 5 letzten Serien der Prioritätsobligationen zu gestatten. Die zu konvertirenden Prioritäten belaufen sich auf etwa 50 Millionen Rubel. Zur gültigen Beschlussfassung hierüber bedarf es statutgemäss der Anwesenheit von wenigstens 40 Aktionären, welche im Besitz von mindestens der Hälfte des ganzen Aktienkapitals sind.

Dem Vernehmen nach werden die Belgischen Aktionäre eine Dividende von 13 R., sowie die Vertheilung einer bestimmten Spezialreserve unter die Aktionäre beantragen. Hierzu ist zu bemerken, dass die Bahn nach der Bilanz für das Betriebsjahr 1887 einen Reservefonds von 737 430 R., einen ausserordentlichen Reservefonds von 692 480 R. und ein Konto vom Reingewinn für Lieferungen und Arbeiten von 869 302 R. besass.

Brennmaterialien.

Die „Polit. Corresp." berichtet, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten sich kürzlich genöthigt gesehen habe, der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahngesellschaft den Ankauf von Englischer Kohle für den eigenen Bedarf zu gestatten. Für den Uneingeweihten bemerkt das genannte Blatt hierzu, dass dieser Umstand einem moralischen Bankerott der Russischen Kohlenindustrie gleichkomme, da die Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn das Donezer Kohlengebiet durchschneidet, welches wegen seines unermesslichen Kohlenreichthums berühmt ist. Dieser Umstand werfe ein ungünstiges Licht auf die Verwaltung der Russischen Kohlenindustrie, welche, wenn sie sich in nichtrussischen Händen befände, ohne Zweifel einen bedeutenden Aufschwung nehmen und mindestens einen grossen Theil des inländischen Kohlenbedarfs der Eisenbahnen und industriellen Unternehmungen decken könnte. Die Russische Kohlenindustrie liege gegenwärtig fast ganz brach, so dass die meisten Eisenbahnen und Fabriken darauf angewiesen seien, entweder Englische Kohle zu beziehen oder die kostspielige Holzfeuerung zu benutzen. Nach Durchführung des neuen Waldschutzgesetzes werde aber der Preis des Brennholzes naturgemäss bedeutend in die Höhe gehen, was unter Umständen zu grossen Uebelständen führen könne. Aus diesem Grunde wurde in Russland die Nachricht von der Bildung einer Torf-Industriegesellschaft mit Freude begrüsst. Die Begründung dieser Gesellschaft solle schon in der nächsten Zukunft erfolgen; dieselbe werde nach einer von der Regierung geprüften und gutgeheissenen patentirten Methode die ungeheueren Torfmoore Russlands ausbeuten.

Verbindung des Amu-Darja mit dem Kaspisee.

Der „Voss. Ztg." entnehmen wir folgende Mittheilungen: Das Projekt einer Verbindung des Amu-Darja mit dem Kaspisee ist wieder auf die Tagesordnung gesetzt, nachdem eine von der Regierung ausgerüstete Expedition eine allmähliche Senkung des Bodens zwischen Amu-Darja und Kaspisee nachgewiesen hat. Den 1886—1888 angestellten geologischen Untersuchungen zufolge bestand einst zwischen beiden ein See Sarykamysch, der vom Amu-Darja gespeist wurde und sein Wasser sodann durch den Usboi, den alten Lauf des Amu-Darja, dem Kaspisee zuführte. Unter so günstigen Umständen wird die Verwirklichung des Projektes entweder durch Füllung des Beckens von Sarykamysch oder durch einen Kanalbau von 78 Werst (83 km) zur Umgebung dieses ehemaligen Behälters möglich. Obgleich ein Kanal die Kosten um etwa 12 Millionen vergrössern würde, welche dann die Höhe von 27 Millionen erreichten, empfiehlt die Expedition doch, von einer Füllung des Seebeckens zur Herstellung einer Wasserstrasse zum Kaspisee Abstand zu nehmen, weil die Fahrt auf dem wiederhergestellten tiefen offenen See für flach gehende Handelsdampfer eben so gefährlich wie auf dem Ladogasee werden könnte und wie bei diesem schliesslich ein Umgehungskanal angelegt werden müsste, was jedenfalls noch weit kostspieliger wäre. Ueber die grosse Bedeutung einer solchen Wasserstrasse, welche einstige Kulturstätten westlich von Chiwa durchziehen und gegen 5 000 Quadratwerst bisher unbebauten Bodens bewässern und die alljährlichen Ueberschwemmungen des Amu-Darjadeltas beseitigen würde, kann kein Zweifel bestehen. Abgesehen von den Vortheilen, welche eine solche Wasserverbindung mit den Märkten des Orients dem Russischen Handel bieten würde, verspricht die Verwirklichung des Projekts dem Wohlstand Russlands einen mächtigen Aufschwung, denn die Baumwollkultur in Chiwa würde sodann ohne besondere Anstrengung zu einer solchen Entwickelung gebracht werden, dass die Baumwolleinfuhr nach Russland bis auf eine geringe Menge entbehrlich würde. Ein Blick auf die Karte zeigt andererseits, wie bedeutend die politischen Ergebnisse einer Verbindung des Amu-Darja mit dem Kaspisee wären. Das Gebiet dieses Flusses liegt dem Gebiete des Indus sehr nahe, die Entfernung zwischen dem Amu-Darja und Peschawer, der letzten nordwestlichen Station der Indischen Eisenbahnen beträgt höchstens 850 Werst (907 km). Ausser der Strasse zwischen diesen beiden Punkten, welche den Handelsweg zwischen Kabul und Buchara bildet, gibt es noch andere Wege vom Amu-Darja zum Indus. Den Russen schwebt nun eine Eisenbahn vom Amu-Darja nach Peschawer vor, welche Indiens Erzeugnissen eine gefährliche Seereise ersparen und eine Verbindung zwischen Wolga und Indien mit Hilfe des zum Kaspisee geleiteten Amu-Darja herstellen würde. Ein Kenner Asiatischer Verhältnisse und Theilnehmer an den Untersuchungen des alten Laufes des Amu-Darja ist der Meinung, dass mit diesem Wege aus Indien kein anderer in Wettbewerb treten könnte. Würde selbst die Transkaspibahn von Merw bis zur letzten Station der Indischen Eisenbahn an der Südgrenze Afghanistans weitergeführt, so bliebe ihr Objekt nur das südliche Afghanistan und Beludschistan, während Nordasien mit Kaschgar, das nördliche Afghanistan, Pendschab, das nördliche Indien der von Peschawer führenden Strasse ihre Frachten anvertrauen würden, die fast durchweg Russisches Gebiet durchzöge und, bald hergestellt, verhindern würde, dass die Russlands Handelsinteressen nachtheilige Indisch-Kleinasiatische Eisenbahnlinie zur Verwirklichung gelangt.

Die Organisation des Viehhandels in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Auf Grund des Werkes von Sering „Die landwirthschaftliche Konkurrenz Nordamerikas" berichtet „Das Handelsmuseum" über die Organisation des Viehhandels in den Vereinigten Staaten folgendes:

Die wichtigsten Binnenmärkte für den Handel mit Vieh und Schweinen sind Chicago, St. Louis und Kansas City, die wichtigsten Ausfuhrhäfen Newyork, Boston, Portland, Montreal und Baltimore. Was die Elevatoren für den Getreidehandel, das sind die grossen Viehhöfe — die stock-yards — in diesen Städten für den Verkehr mit lebendem Vieh; in ihnen vereinigt sich der gesammte Grosshandel. Die Viehhöfe sind sämmtlich mit zahlreichen Schienensträngen versehen und vermitteln in den Hafenplätzen den Uebergang der Viehtransporte von der Eisenbahn auf das Dampfschiff. Während aber das Getreide als vertretbare Waare vermittelst Lagerscheines auf der Börse veräussert und erworben wird, sind die Viehhöfe gleichzeitig die Marktplätze, auf denen Käufer und Verkäufer zusammenkommen. Sie sind daher durchgehends mit einem oder mehreren Bankcomptoirs, den Büreaus zahlreicher Kommissionshäuser, Telegraphenstation usw. und, wenn sie weit von der Stadt liegen, auch mit einem Gasthofe versehen. In unmittelbarer Nachbarschaft der Viehhöfe liegen überall die riesigen Schlachthäuser, so dass die gekauften Heerden unmittelbar in diese eingetrieben, daselbst geschlachtet und verarbeitet werden können. Der Viehhandel geniesst ähnlich dem Getreidehandel Oeffentlichkeit, indem sämmtliche abgeschlossene Verträge in ein unter Aufsicht der Handelskammer geführtes öffentliches Buch eingetragen werden.

Die Viehhöfe von Chicago nehmen eine Fläche von 140 ha ein; in den offenen quadratischen Einfriedungen können 15 000 Stück Rindvieh, in den gedeckten, aber an einer Seite offenen Schuppen 100 000 Schweine und 22 000 Schafe, in den Stallungen 1 200 Pferde untergebracht werden.

Die stock-yards gehören ebenso wie die Elevatoren in den verschiedenen Städten entweder Privatunternehmungen, meist Aktiengesellschaften, oder den Eisenbahngesellschaften — wie z. B. in Baltimore. Das blosse Einstellen der Thiere ist überall kostenfrei; eine Gebühr — yardage — ist nur für den Fall des Verkaufes zu entrichten (in Kansas City z. B. 20 Cts. für das Stück Vieh, 8 Cts. für Schweine, 5 Cts. für Schafe). Im übrigen kommen die Besitzer auf die Kosten durch den Verkauf von Futtermitteln zu ziemlich beträchtlichen Preisen (1—1,50 D. für 100 Pfd. Heu, 0,75—1 D. für 100 Pfd. Mais).

Amerikanische Mittheilungen.

Personenzüge zwischen Washington und Philadelphia bezw. Newyork.

Die Baltimore und Ohio Eisenbahngesellschaft hat, wie die „Railr. Gaz." mittheilt, ihren Personenzugdienst zwischen Newyork und Washington (über die Bound Brook Linie) neuerlich umgestaltet, indem sie mit dem 10. März einen südwärts fahrenden Zug mit 5 Stunden 45 Minuten und zwei andere mit 6 Stunden Fahrzeit zu befördern begann. Mit dieser Nachricht gibt das genannte Blatt noch folgende bemerkenswerthe Mittheilungen über den Personenverkehrsdienst zwischen jenen Punkten.

Vor dem November 1888 betrug die schnellste Fahrzeit zwischen Philadelphia und Washington auf der Pensylvania Eisenbahn 3 Stunden 25 Minuten. Mit dem 18. November kürzte die wettbewerbende Baltimore und Ohio Eisenbahngesellschaft ihre Fahrzeit zwischen den gleichen Stationen auf 3 Stunden 15 Minuten; erstere Gesellschaft ging bald nachher auf 3 Stunden 7 bezw. 9 und 10 Minuten für ihre verschiedenen Züge herunter und zwar sowohl für die nordwärts, als auch für die südwärts fahrenden. Der schnellste, auf der Pensylvania Eisenbahn fahrende Zug zwischen Newyork und Washington gebraucht 5 Stunden 32 Minuten.

Die Entfernung zwischen Philadelphia und Washington (Pensylvania Eisenbahn) beträgt 137,6 Meilen (= 222 km); Aufenthalte werden genommen in Baltimore und Wilmington. Die durchschnittliche Geschwindigkeit des schnellsten Zuges ist 43,6 Meilen (= 70,2 km) auf die Stunde für die Gesammtstrecke, ohne Abzug der Aufenthaltszeiten usw. Wasser wird während der Fahrt aus den zwischen den Schienen liegenden Wasserbehältern (track tanks) genommen und der Zug fährt durch unter der Stadt Baltimore liegende Tunnels.

Seit dem 9. Dezember v. J. laufen nun zwischen Philadelphia und Washington (Baltimore und Ohio Eisenbahn) 3 tägliche Schnellzüge in 3 Stunden; die Entfernung beträgt hier 133,4 Meilen (= 215 km) auf der Schiene und etwa 1 Meile Ueberfahrt über den Hafen. Diese, gewöhnlich aus 3 Personen- und 1 Pullman-Gesellschaftswagen bestehenden Züge halten zwischen Baltimore und Washington nicht an.

Zur Ueberfahrt über den Hafen wird von Ankunft der Züge zu Locust Point bis zur Wiederabfahrt von Canton und umgekehrt eine Aufenthaltszeit von 10 Minuten gestattet. Der ganze Zug wird ohne Lösung einer Kuppelung auf das grosse Dampffährboot „John W. Garrett" gefahren und während der 7—8 Minuten dauernden Ueberfahrtszeit wird der Tender aus den auf dem Fährboot mitgeführten Behältern voll Wasser gepumpt.

Von Canton nach Philadelphia, 91,6 Meilen (147,5 km) gebrauchen die 3 Züge 2 Stunden; sie halten zuerst in Newark an mit 4 Minuten Aufenthalt zum Wassernehmen und ausserdem in Wilmington. Nachstehend wird eine Fahrzeittafel für den einen, als „Flying Yankee" bezeichneten Zug gegeben, dessen Zeiten auch nahezu für die anderen beiden Züge gelten.

Entfernung Meilen	km			Zeit
—	—	Washington	Abf.	8.15
1	1,6	Metropolitan Junction	Durchf.	8.18
38,4	—	Carrols	„	8.55
39,2	63,1	Baileys	Ank.	8.57
			Abf.	8.58
41,8	67,3	Locust Point	Ank.	9.05
—	—	Canton (nach Uebergang über den Hafen)	Abf.	9.15
96,2	154,9	Newark	Ank.	10.21
			Abf.	10.25
108,3	—	Wilmington	Ank.	10.41
133,4	215,0	Philadelphia	„	11.15

Die durchschnittliche Fahrzeit beläuft sich also, ohne Abzug der Aufenthalte und der Hafenüberfahrt von zusammen 15 Minuten, auf 44,5 Meilen (71,6 km) für die Stunde oder, nach Abzug dieser Aufenthalte, auf 48,5 Meilen (78 km).

Die Fahrt durch Baltimore zwischen Carrols und Baileys (0,8 Meile) erfordert 2 Minuten, die thatsächliche Fahrtdauer von Metropolitan Junction bis Carrols (37,4 Meilen) von 37 Minuten ergibt durchschnittliche Fahrzeit von 60,6 Meilen (97,6 km) für die Stunde. Von Canton nach Newark (54,4 Meilen) — ohne Anhalten — in 66 Minuten stellt sich die Fahrzeit auf 49,4 Meilen (7,95 km) für die Stunde. Maschinenwechsel findet nicht statt und die Züge laufen mit grosser Regelmässigkeit.

Die nachfolgende Tafel gibt eine übersichtliche Zusammenstellung vorstehender Angaben:

Baltimore und Ohio Eisenbahn	Entfernung		Schnelligkeit für die Stunde: einschliesslich der Aufenthalte		während der Fahrt		ohne anzuhalten		abzügl. 2 Min. für jedesmaliges Anhalten zur Verminderung und Vermehrung der Schnelligkeit		Zahl der Aufenthalte
	M.	km	M.	km	M.	km	M.	km	M.	km	
von Washington n. Philadelphia	133,4	215,0	44,5	71,6	48,5	78,0	—	—	50,9	81,9	4
von Washington nach Baltimore	39,2	63,1	—	—	—	—	56,0	90,2	58,8	92,8	0
von Metropol. J. nach Carrols	37,4	60,2	—	—	60,6	97,6	—	—	—	—	0
von Canton nach Newark	54,4	87,6	—	—	—	—	49,4	79,5	51,0	82,1	0
von Canton nach Philadelphia	91,6	147,5	45,8	73,7	47,4	74,3	—	—	50,0	80,5	2
von Wilmington n. Philadelphia	25,1	40,4	—	—	—	—	50,2	80,8	53,7	86,5	0

Tacoma Terminalgesellschaft.

Durch die Verwaltung der Northern Pacific Eisenbahngesellschaft ist die Konzession nachgesucht für die Tacoma Terminalgesellschaft, welche nach einem mit ersterer geschlossenen umfangreichen Abkommen alle örtlichen Anlagen (terminal improvements) für den Verkehr der Bahn in Tacoma herstellen wird. Die Tacoma Terminalgesellschaft wird danach auch berechtigt bezw. verpflichtet, Ländereien in Tacoma und im Washington-Territorium für die Bahn anzukaufen, zu verkaufen, zu verbessern (melioriren), zu verpfänden, auf eigenem oder gepachtetem Gelände Elevatoren und Waarenspeicher, Güter- und Stationsgebäude, Maschinenschuppen und Werkstätten, Brücken, Kohlen- und Erzladebühnen, Eisenbahngleise oder -Weichen zu erbauen und zu betreiben; ferner in Commencement Bay und den Gewässern des Puget Sunds Boote und Dampfer zu bauen und zu benutzen, Aktien und sonstige Werthpapiere anderer Gesellschaften zu kaufen und zu verkaufen. Der Kapitalbetrag der Tacoma Terminalgesellschaft von 1 Million Dollar ist bereits untergebracht. („Railr. Gaz.")

Der Zeitverband.

In der am 10. April d. J. stattgehabten Frühjahrsversammlung dieses Verbandes, welcher in gewisser Beziehung mit dem Deutschen Eisenbahnverein zu vergleichen ist, fand der wichtigste Gegenstand der Tagesordnung: Uebergang von der blossen Laufmiethe für Güterwagen zu der vereinigten Lauf- und Zeitmiethe, seine Erledigung durch den Beschluss, vom 1. Januar 1890 ab auf allen Verbandsbahnen eine Laufmiethe von $^1/_2$ D. für die Meile und 10 Cts. (statt früher von dem bezüglichen Ausschuss empfohlenen 15 Cts.) für den Tag (= 1,32 ₰ für das Kilometer und 26,4 ₰ für den Tag*) auf die Dauer von mindestens einem Jahre einzuführen.

Dieser Beschluss bedarf zwar noch der Bestätigung der betheiligten 171 Verwaltungen, indessen haben bereits 86 davon, welche im Besitz etwa der Hälfte aller in den Vereinigten Staaten vorhandenen Güterwagen sind, ihr Einverständniss ausgesprochen und nur von 40, welche noch nicht $^1/_5$ der Gesammtwagenzahl besitzen und von den gesammten 118 850 Betriebsmeilen nur 24 387 inne haben, ist Widerspruch gegen das neue System erhoben. Andererseits ist, wie die „Railr. Gazette" meint, zu erwarten, dass eine Anzahl von nicht zum Zeitverband gehöriger Verwaltungen dem Beschlusse freiwillig beitreten wird.

Als unzertrennlich mit dem gemischten Wagenmiethsystem verbunden ist die Einführung einer Wagenstrafmiethe erachtet, welche daher vom 1. November d. J. ab zur Erhebung kommen soll. Zur Ueberwachung der thatsächlichen Ausführung dieses Beschlusses werden auf den grösseren Stationen beziehungsweise Verkehrsmittelpunkten besondere Strafmiethebüreaus (Demurragebureaus), wie solche schon seit einiger Zeit in Chicago und Omaha versuchsweise mit befriedigendem Erfolge bestanden haben, eingerichtet.

Aus den übrigen Gegenständen der Verhandlung ist noch die Mittheilung bemerkenswerth, dass die allgemeinen gleichmässigen Zugdienstvorschriften von 64 Bahnen mit 39 132 Meilen bereits eingeführt sind und 26 andere Bahnen mit 66 530 Meilen Betriebslänge die Einführung bis zur nächsten Herbstversammlung bereits zugesagt haben.

Zum Verbande gehören im ganzen 171 Bahnen mit 118 257 Betriebsmeilen (= 190 394 km).

Versicherung der Betriebsmittel.

Während in den letzten 10 Jahren, nach Mittheilung in der „Railr. Gazette", die Versicherung der Betriebsmittel gegen Feuerschäden immer mehr gebräuchlich geworden ist, bestand bisher eine Versicherung gegen Unfälle noch nicht. Jetzt hat sich nun zur Uebernahme der letzteren Versicherungsart eine aus Feuerversicherungskreisen hervorgegangene Gesellschaft gebildet und mit einzelnen östlichen Bahnverwaltungen bereits entsprechende Abschlüsse gemacht.

Dieselbe versichert alle, an den Betriebsmitteln (ausschliesslich deren Inhalts) durch Unfall entstehende Schäden von mehr als je 100 D. und bis zu einem Höchstbetrage von 25 000 D. für den Fall. Verluste durch Explosion von Lokomotivkesseln und Bruch von Maschinentheilen ausser Verbindung mit einer Entgleisung, einem Zusammenstoss oder anderen ähnlichen Unfällen, sind ausgeschlossen.

Schule für Feuerleute.

Die Chicago, Burlington & Quinci Eisenbahngesellschaft hat vor kurzem eine Lokomotivfeuerungsschule eingerichtet, um die Feuerleute über die beste und sparsamste Art des Feuerns unterweisen zu lassen. Zu dem Zwecke fährt ein unterrichtender Ingenieur in einem besonders eingerichteten, früher bereits zu ähnlichen Zwecken verwendeten

*) Die im Deutschen Vereine bestehenden Sätze betragen bekanntlich: 1 ₰ für das Kilometer und 1 ℳ für den Tag.

Wagen von Strecke zu Strecke, prüft die Feuerleute und ertheilt ihnen die erforderlichen Anweisungen.

Diejenigen Leute, welche sich am meisten vertraut zeigen mit der vortheilhaftesten Feuerungsart, sollen bei der Beförderung vorgezogen werden.

Bei Besprechung dieser neuen, anderswo noch nicht vorhandenen Einrichtung sagt die „Railr. Gazette“ u. a.: Uns scheint zu dem Zwecke, eine von allen Seiten geforderte sparsamere und bessere Verwendung des Feuerungsmaterials zu erzielen, die Einstellung umherreisender Feuerleute, welche mit der Schaufel in der Hand beim wirklichen Dienste eine mehr objektive Unterweisung vorzunehmen imstande sind, zweckmässiger als die bei der Chicago, Burlington & Quinci Bahn eingeführte, mehr theoretische Unterrichtsweise, selbst wenn sie durch Zuhilfenahme eines Miniaturkessels usw. unterstützt würde.

Die in Deutschland allgemein üblichen Feuerungsersparungsprämien scheinen danach in Amerika nicht üblich zu sein.

Zwangsverkauf.

Die grosse Wabash Eisenbahn, welche schon seit Jahren unter „Receiver“-Verwaltung stand, wird jetzt nach einer am 23. März ergangenen Veröffentlichung des Richter Gresham vom Vereinigten Staaten-Kreisgericht in Chicago binnen 4 Wochen zum öffentlichen Verkauf gestellt.

Schnellverkehr auf der Newyorker Hochbahn.

Auf der 9. Avenue-Hochbahnlinie laufen jetzt Expresszüge und zwar drei in den Morgenstunden von der 155. Strasse bis Rector Strasse und drei Nachmittags von letzterer Station nach 155. Strasse. Die Züge legen die Entfernung in der kurzen Zeit von 35 Minuten zurück. („Newyorker Handelsztg.“)

Eisenbahnen in Kanada.

Nach dem Jahresbericht des Ministers für Eisenbahnen und Kanäle des Dominiums Kanada für das am 30. Juni 1888 abgelaufene Geschäftsjahr wurde in letzterem eine bedeutende Thätigkeit im Eisenbahnbau entwickelt und die Einnahmen der in Betrieb befindlichen Bahnen waren weit günstiger als jemals vorher.

Am Schlusse des Jahres gab es 12 332 Meilen (= 19 855 km) fertiger Bahnen und 64 Eisenbahngesellschaften. Das eingezahlte Kapital, einschliesslich der Zuschüsse des Staats und der Gemeinden, belief sich auf 683 773 191 oder 55 500 D. für die Meile (= 146 520 *M.* für das Kilometer); die Roheinnahme auf 38 842 000 oder 3 150 D. für die Meile (= 8 316 *M.* für das Kilometer), also Zunahme gegen das Vorjahr beinahe 5 500 000 D. Die Reineinnahme betrug 11 217 327 oder 900 D. für die Meile (= 2 376 *M.* für das Kilometer). Die Betriebsausgaben nahmen 71 pCt. der Roheinnahmen in Anspruch. Es kamen im ganzen nur 10 Personen zu Tode und diese auch nur infolge eigener Unvorsichtigkeit. („Railr. Gaz.“)

Eisenbahnverschmelzungen.

Die Verwaltungsräthe sowohl der Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianopolis Eisenbahngesellschaft (der sogen. „Bee Line“) haben wegen der Verschmelzung dieser Bahn mit der Cincinnati, Indianopolis, St. Louis & Chicago Eisenbahngesellschaft (sog. big tour) zu einer gemeinsamen Eisenbahngesellschaft, welche sich dann die Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis nennen soll, einen Vertrag abgeschlossen, dessen Genehmigung durch die Versammlungen der Aktionäre im Mai voraussichtlich erfolgen wird. Das Aktienkapital der neuen Gesellschaft ist auf 30,5 Millionen Dollar, einschl. 10 Millionen Vorzugsaktien, festgesetzt und wird unter die Aktionäre der alten Gesellschaften vertheilt werden.

Die Southern Pacific Eisenbahngesellschaft, deren Aktienbetrag nach dem amtlichen Kourszettel bis jetzt sich auf 88 Millionen Dollar beläuft, will nach einer von ihr der Newyorker Fondsbörse gegebenen Nachricht weitere 40 Millionen Stammaktien ausgeben und dagegen die Aktien verschiedener von ihr beherrschter bezw. gepachteter kleinerer Bahnen umtauschen. Die genannte Gesellschaft besitzt das sogen. „Sunset System“ zwischen Neworleans und der Grenze des Staates Californien (etwa 3 000 Meilen), kontrolirt weitere 1 000 Meilen (die sogen. „Southern Pacific of California“), die „Northern Railway“ (400 Meilen), die Oregon California“ von 475 Meilen und noch fernere etwa 500 Meilen verschiedener Strecken; im ganzen betrieb sie anfangs dieses Jahres, abgesehen von der Houston & Texas Centralbahn, sowie den Mexican International Eisenbahnen, an theils eigenen, theils gepachteten Linien 6 250 Meilen (= 10 060 km). („Newyorker Handelsztg.“)

Benutzung der Schlafwagen.

Vor 15 Monaten hatten die Staatseisenbahn-Kommissare von Minnesota eine Anweisung erlassen zur Ausführung des Gesetzes, nach welchem das obere Bett im Schlafwagen geschlossen gehalten werden muss, wenn dessen Platz nicht thatsächlich benutzt wird.

Infolge einer Klage der Minneapolis & St. Louis Eisenbahn hiergegen hat jetzt das Gericht zu deren Gunsten entschieden, indem es ausspricht, dass der Fahrgast berechtigt ist, eine Lagerstätte oder eine ganze Abtheilung zu bezahlen und zu benutzen; bezahlt er aber nur ein Bett, so hat er keinen Anspruch auf die ganze Abtheilung, zumal beim Herunterlassen des oberen Bettes, auch bei dessen Nichtbenutzung, der Inhaber des unteren Bettes nicht schlimmer daran ist, als wenn ersteres wirklich benutzt wird.

Die Frage wird jedenfalls noch beim höchsten Gerichtshofe zur endgültigen Entscheidung kommen.

(„Railr. Gazette.“)

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Haftpflichtrente-Aenderung (Aufhebung oder Minderung bezw. Erhöhung oder Wiedergewährung) im Falle des Vergleichs.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach Wortlaut und Sinn des § 7 Absatz 2 des Reichs-Haftpflichtgesetzes kann derselbe nur auf den Fall einer vom Richter zuerkannten Rente bezogen werden und die Reichstagsverhandlungen dürfen zur Unterstützung dieses Ergebnisses insofern wohl herangezogen werden, als jene Tendenz des Zusatzes besonders betont und von keiner Seite widersprochen wurde. Es lag dem Gesetzgeber fern, eine Aenderung der das Vertragsrecht regelnden Normen der verschiedenen Landesgesetzgebungen eintreten zu lassen. Eine solche Aenderung ist allerdings, soweit es sich um Ausschliessung oder Beschränkung der Anwendung der §§ 1—3 des Gesetzes durch Vertrag handelt, durch § 5 des Gesetzes ausgesprochen, eine Vorschrift, welche sich auf die Verträge der Unternehmer mit dem Publikum oder den Bediensteten vor Eintritt eines Unfalles bezieht. Für die Verträge zwischen Unternehmern und Verunglückten bezüglich der Regelung der Entschädigung im einzelnen Falle hat das Gesetz sich jedes Eingriffes enthalten. Hat eine solche Regelung durch Uebereinkommen der Parteien stattgefunden, so steht dieselbe bezüglich ihrer Wirksamkeit, Dauer, Abänderung oder Anfechtung unter den Normen des bezüglichen Landrechts. Nun hat aber Kläger geltend gemacht, nach Artikel 2052 des Code civil stünden Vergleiche den richterlichen Urtheilen gleich und deshalb habe § 7 Absatz 2 a. a. O. wenigstens auf solche Vergleiche, welche unter der Herrschaft des Code civil abgeschlossen seien, Anwendung zu finden. Diese Anschauung widerlegt der zweite Richter mit der Erwägung, jene Bestimmung des Artikel 2052 ‚Les transactions ont, entre les parties, l'autorité de la chose jugée en dernier ressort‘ habe wohl ihre Berechtigung hinsichtlich der Rechtswirksamkeit der Vergleiche, nicht aber hinsichtlich der unter gewissen Voraussetzungen eintretenden Zulässigkeit der Wiederaufnahme des durch rechtskräftiges Endurtheil abgeschlossenen Verfahrens. Inwiefern der Vergleich vom 21. August 1882 einer Aufhebung oder Abänderung zugänglich, könne nicht in analoger Anwendung des Reichsgesetzes, sondern nur nach dem einschläglichen Civilrecht beurtheilt werden. Dieser Ausführung kann, was die Anwendung des § 7 Absatz 2 des Haftpflichtgesetzes anbelangt, aus den in den obigen Erörterungen enthaltenen Gründen lediglich beigepflichtet werden. Wenn auch nach einer Reihe von in Deutschland geltenden Civilgesetzen die Vergleiche in ihrer Wirkung, ja theilweise bezüglich ihrer Vollstreckbarkeit den rechtskräftigen Urtheilen gleichstehen (vgl. bezl. der gerichtlichen Vergleiche § 702 Civ.-Pr.-Ordn.), so haben sie doch ihrem Wesen nach überall nur die Natur eines Parteiübereinkommens, eines Vertrages, an sich und man kann nicht sagen, dass durch den Vergleich der einen Partei etwas zuerkannt, der anderen etwas aberkannt sei. Die Vergleiche sind in ihrem Wesen etwas von den richterlichen Urtheilen durchaus Verschiedenes und deswegen leidet § 7 Absatz 2 a. a. O. auf Vergleiche, sollten solche selbst vor dem Richter abgeschlossen sein, eben keine Anwendung. Von einer analogen Anwendung jener in einem Spezialgesetze enthaltenen Ausnahmebestimmung kann selbstverständlich keine Rede sein, abgesehen davon, dass es auch an den Voraussetzungen für die Annahme einer Analogie überall fehlen würde. Hierdurch ist natürlich nicht ausgeschlossen, dass nach der Landesgesetzgebung auf dem Gebiete des Vertragsrechtes Bestimmungen gelten, welche für den Fall des Eintritts veränderter Umstände dem einen Kontrahenten das Recht geben, vom Vertrage zurückzutreten oder eine Aenderung herbeizuführen (§ 377, I 5 Pr. A.-L.-R.)“. (Erkenntn. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 14. Februar 1889 in Sachen Reichseisenbahnen wider Mayer. Rep. VI. 282/88; Preuss. Verw.-Bl. Bd. X S. 350 f.)

Am 1. Mai 1889 tritt der Nachtrag VIII zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk der Eisenbahn-Direktion (linksrheinischen) zu Köln in Kraft.
Derselbe enthält:
I. Ergänzung zu B. Spezielle Tarifvorschriften.
II. Entfernungen für die Station Jüchen.
III. Frachtsätze des Ausnahmetarifs F für den Verkehr nach Station Jüchen.
IV. Anderweite Entfernungen für verschiedene Stationen infolge demnächstiger Eröffnung der Strecke Hochneukirch-Grevenbroich.
V. Anderweite Fassung der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs J für bestimmte Stückgüter.
VI. Berichtigungen
und ist bei den diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.
Die unter II., III. und IV. enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze treten erst mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Hochneukirch - Grevenbroich, welcher besonders bekannt gemacht wird, in Kraft. (1115)
Köln, den 27. April 1889.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. Mai d. J. werden für Station Pritzwalk der Prignitz - Bahn bei der Berechnung der Lieferzeit die Entfernungen um 8 km gekürzt.
Von demselben Tage ab bleiben bei der Berechnung der Fracht für Militärgüter, der Gebühren für Deckenmiethe, Schutzwagen, Werth- und Interessedeklaration die für die Strecken der Mecklenburgischen Süd- und der Friedrich Franz-, sowie der Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn eingerechneten Entfernungszuschläge ausser Betracht.
Köln, den 26. April 1889. (1116)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 25. April l. J. treten zu dem **Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenerz und Koks** zum Hochofenbetrieb vom 1. Januar 1888 neue Frachtsätze für **Koks ab Station Schalke B. M.** in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.
Elberfeld, den 20. April 1889. (1117)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag III zum Lokal-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält ein anderweites Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Holz.
Giessen, den 26. April 1889. (1118)
Grossherzogliche Direktion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. tritt der Nachtrag VI zu Theil I Heft 1 des Verbandstarifs in Kraft. Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Horazdovic-Stadt in den Verbandsverkehr, neue Frachtsätze für Eilgut, Stückgutklasse I und II für die Ausnahmetarife 6a und b (Holz), 15 (Erze), 28 (lebende Fische als Eilgut), 29 (Jutegarn und Jutegewebe) und 30 (getrocknete Malztrebern), abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Graphit), Zuschläge zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 4b (Obst) und einige Berichtigungen.
Die Berichtigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4b für Gratwein, die Zuschläge zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 4b, sowie die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8, soweit durch die geänderte Fassung des letzteren Frachterhöhungen für gewisse Arten von Graphit eintreten, erlangen jedoch erst am 1. Juli d. J. Gültigkeit.
Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu beziehen.
Dresden, am 1. Mai 1889. (1119)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. treten die Nachträge VI zu den Tarifheften Nr. 1, 2 und 4 und der Nachtrag VII zum Tarifhefte Nr. 3 in Kraft. Durch dieselben werden die Stationen Borsdorf, Coswig, Grossvoigtsberg, Grünhainichen und Lauter der Sächs. Staatsbahn, Walldürn der Badischen Staatsbahn und Morsch der Reichsbahnen in den Verbandsverkehr neu einbezogen und ferner einzelne Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmtarife durchgeführt.
Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.
Dresden, den 24. April 1889. (1120)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Theil II Heft Nr. 5 des **Süddeutschen Verbands - Gütertarifes** zwischen Deutschen Bahnen (Main-Neckar bahn-Bayerischer Verkehr) vom 1. April 1887 wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. der Nachtrag IV ausgegeben. Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen und der Ausnahmetarife, sowie einige Berichtigungen von Frachtsätzen.
Exemplare dieses Tarifnachtrages werden auf Bestellung von den betheiligten Endbahnen unentgeltlich abgegeben.
München, den 25. April 1889. (1121)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Kartoffeln in Ladungen von 10000 kg treten am 1. Mai d. J. folgende Frachtsätze für 100 kg in Kraft, und zwar:
2,59 ℳ für Sendungen zwischen Mislitz und Herbesthal,
2,44 „ für Sendungen zwischen Mislitz und Elberfeld.
Köln, den 27. April 1889. (1122)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags - Verkehr. Für a) Getreide usw., b) Kleie treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Trnowan . . .	a) 0,52 ℳ
	b) 0,50 „
Nach Dresden-Elbkai von Trnowan . . .	a) 0,88 „
	b) 0,79 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, den 24. April 1889. (1123)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Fahrpreisermässigungen während der Sommersaison 1889. In der Zeit vom 1. Mai bis einschl. 15. September 1889 werden auf den Linien der K. K. priv. Südbahngesellschaft:
1. Ermässigte Preise für Saisontour- und Retourkarten auf weitere Entfernungen (über 133 km),
2. ermässigte Preise für einfache Fahrten zwischen Stationen der Strecke Graz-Budapest S. B.; ferner zwischen Graz einerseits und Stationen der Strecke Gossensass-Innsbruck, endlich zwischen Stationen der Strecken Triest-Laibach-Marburg, Görz-Nabresina und St. Peter-Fiume einerseits und Stationen der Strecken Unter-Drauburg - Franzensfeste und Kufstein-Avio andererseits, eingeführt.

Die bezüglichen Preise sowie die Benutzungsbestimmungen sind in ein Heft zusammengefasst, welches bei den Personenkassen in den Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft auf Verlangen kostenfrei abgegeben wird.
Die Gültigkeitsdauer der schon bestehenden Tour- und Retourkarten wird, ohne Rücksicht auf Sonn- und Feiertage, während obiger Zeitdauer von 3 auf 8 Tage verlängert.
Wien, am 15. April 1889. (1124)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Besondere Fahrpreisermässigungen für den Lokalverkehr zwischen Graz S. B. einerseits und Stationen der Strecke Frohnleiten-Spielfeld andererseits während der Sommersaison 1889. In der Zeit vom 1. Mai bis einschliesslich 15. September 1889 werden von Graz nach Stationen der Strecke Frohnleiten-Spielfeld sowie umgekehrt:
a) Tour- und Retourkarten zu besonders ermässigten Preisen;
b) Saisonkarten;
c) Abonnementkarten zu den folgenden Preisen und Bedingungen verausgabt:

I. Preise.

Zwischen Graz und	Tour- und Retourkarten I.	II.	III.	Saisonkarten für 40 Fahrten I.	II.	III.
	Klasse — Gebühren in Gulden Oe. W. Noten einschl. Stempel					
Frohnleiten . .	1,95	1,45	0,95	34.80	27,—	17.40
Peggau . . .	1.40	1,05	0,70	26,60	20,--	13,30
Stübing . . .	1,10	0,85	0,55	20,90	16,20	10,50
Gratwein . . .	0,85	0,65	0,40	16.20	12,40	7,60
Judendorf . .	0,55	0,40	0,30	10 50	7,00	5,70
Gösting . . .	0,30	0,25	0,15	5,60	4,40	2.80
Puntigam . . .	0,30	0,25	0,15	5,60	4,40	2,80
Kalsdorf . . .	0,85	0,65	0,40	16,20	12,40	7,60
Wildon	1,65	1,25	0,85	31,—	24,–	15,50
Lebring . . .	1,95	1,45	0,95	34,80	27,—	17,40
Leibnitz . . .	2,50	1,90	1,25	47,50	36,10	23,80
Ehrenhausen .	3,05	2,30	1,50	54,90	41,40	27,—
Spielfeld . . .	3,30	2,50	1,65	59,40	45,—	29,70

Zwischen Graz und	Abonnementkarten 1 Monat I.	II.	III.	2 Monate I.	II.	III.	3 Monate I.	II.	III.
	Klasse — Gebühren in Gulden Oe. W. Noten einschl. Stempel								
Frohnleiten . .	44,—	33,—	22,—	83,—	62,—	41,—	117,—	87,—	57,—
Peggau . . .	32,—	24,—	16,—	60,—	45,—	30,—	84,—	63 —	42,—
Stübing . . .	25,—	20.—	13,—	47,—	37,—	24.—	66,—	51,—	33,—
Gratwein . . .	20,—	15.—	9,—	37,—	28,—	17,	51,—	39,—	24 —
Judendorf . .	13,—	9.—	7,—	24.—	17,—	13,—	33,—	24,—	18.—
Gösting . . .	7,—	5,—	4.—	13,—	10,—	7,—	18,—	15.—	10,—
Puntigam . .	7,—	5,—	4,—	13,—	10,—	7.—	18 —	15.—	10,—
Kalsdorf . . .	20,—	15,—	9,—	37,—	28.—	17,—	51,—	39,—	24,—
Wildon . . .	38,—	29.—	20.—	71,—	54,—	37,—	99,—	75,—	51,—
Lebring . . .	44,—	33.—	22,—	83.—	62,—	41,—	117,—	87,—	57,—
Leibnitz . . .	57,—	43,—	29,—	107,—	81,—	54,—	150,—	114,—	75,—
Ehrenhausen .	69,—	52.—	34,—	130,—	98,—	64,—	183,—	138,—	90,—
Spielfeld . . .	75,—	57,—	38, —	141,—	107,—	71,—	198,—	150,—	99,—

Zwischen Graz und	Abonnementkarten 4 Monate I.	II.	III.	6 Monate I.	II.	III.
	Klasse — Gebühren in Gulden Oe. W. Noten einschl. Stempel					
Frohnleiten . .	147,—	109,—	72,—	205,—	153,—	100,—
Peggau . . .	105,—	79,—	53,—	147,—	111,—	74,—
Stübing . . .	83,—	64,—	42,—	116,—	90,—	58,—
Gratwein . . .	64,—	49,—	30,—	90,—	69,—	42,—
Judendorf . .	42,—	30,—	23,—	58,—	42,—	32,—
Gösting . . .	24,—	18,—	12,—	33,—	27,—	18,—
Puntigam . . .	24,—	18,—	12,—	33,—	27,—	18,–
Kalsdorf . . .	64,—	49,—	30,—	90,—	69,—	42,—
Wildon . . .	124,—	94,—	64,—	174,—	132,—	90,—
Lebring . . .	147,—	109,—	72,—	205,—	153,—	100,—
Leibnitz . . .	188,—	143,—	94,—	263,—	200,—	132,—
Ehrenhausen .	229,—	173,—	113,—	321,—	242,—	158,—
Spielfeld . . .	248,—	188,—	124,—	347,—	263,—	174,—

II. Bestimmungen
über die Benutzung der vorbezeichneten Tour- und Retour-, Saison- und Abonnementskarten.

Diese Karten gelten nur zur Fahrt mit den Post- und Personenzügen (Kourier- und Eilzüge ausgeschlossen).

A. Tour- und Retourkarten.

Die Gültigkeitsdauer der Tour- und Retourkarten beträgt ohne Rücksicht auf Sonn- und Feiertage acht Kalendertage.

Tour- und Retourkarten zum halben Preise gelangen nicht zur Ausgabe.

Ein Kind im Alter bis zu zwei Jahren in Begleitung eines Erwachsenen wird gebührenfrei befördert, wenn von dem Kinde kein eigener Platz benutzt wird.

Wenn mehrere Kinder im Alter bis zu zwei Jahren von nur einer erwachsenen Person begleitet werden, so ist unter der vorstehenden Voraussetzung nur ein Kind gebührenfrei; die übrigen werden nach den folgenden Gebührensätzen für Kinder im Alter von zwei bis zehn Jahren abgefertigt.

Kinder im Alter über zwei bis zu zehn Jahren werden wie folgt abgefertigt:
Ein Kind hat den vollen Preis zu bezahlen,
für zwei Kinder wird der Preis einer Tour- und Retourkarte der betreffenden Klasse,
für drei und vier Kinder wird der Preis zweier Tour- und Retourkarten der betreffenden Klasse,
für fünf und sechs Kinder wird der Preis dreier Tour- und Retourkarten der betreffenden Klasse usw. eingehoben.

Ein Erwachsener und ein Kind im Alter von zwei bis zehn Jahren werden befördert in:
I. Klasse auf eine Tour- und Retourkarte I. Klasse und eine solche III. Klasse,
II. " " " " " " II. " " " " III. "
III. " " " " " " II. Klasse.

Jede Tour- und Retourkarte gibt Anspruch auf ein Gepäckfreigewicht von 25 kg sowohl auf der Hin- wie auch auf der Rückfahrt.

Reisende, welche bei der Hin- oder Rückfahrt in eine höhere Wagenklasse, für welche die Karte nicht gültig ist, zu übertreten wünschen, haben wie ein mit einer gewöhnlicher Fahrkarte versehener Reisender Nachzahlung zu leisten.

Die einmalige Fahrtunterbrechung ist innerhalb der Gültigkeit der Retourkarte sowohl auf der Hin- wie Rückfahrt gegen Vormerk der Unterbrechungsstation gestattet.

B. Saisonkarten.

Die Saisonkarten berechtigen zu 40 Fahrten und haben Gültigkeit bis Ende Oktober 1889.

Die speziellen Benutzungsbestimmungen sind auf der Rückseite der Saisonkarten vorgedruckt.

C. Abonnementskarten.

Eine Abonnementskarte gilt nur für die darauf bezeichnete Person, Klasse und Strecke. Bei Bestellung einer solchen Karte hat der Abonnent seine Photographie (Visitkarte 6½ cm breit und 10½ cm hoch) beizubringen, welche an der Karte angebracht wird.

Gepäckfreigewicht wird bei den Abonnementskarten nicht gewährt.

Die Abonnementskarten auf sechs Monate können nur bis Ende Mai, jene auf vier Monate nur bis Ende Juni, jene auf drei Monate nur bis Ende Juli, jene auf zwei Monate nur bis Ende August, endlich jene auf ein Monat nur bis 15. September gelöst werden.

Eine Tour- und Retour-, Saison- und Abonnementkarte kann, nachdem mit selben eine Fahrpreisermässigung verbunden ist, zur Weiter- bezw. Rückfahrt nur von derjenigen Person benutzt werden, welche die Fahrt mit der betreffenden Karte angetreten hat. (1125)

Wien, am 15. April 1889. Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Da in diesem Jahre der letzte Dividendenschein zweiter Serie (Nr. 30 pro 1888) zu den Stammaktien der Werra-Eisenbahn zur Verwendung kommt, ist die dritte Reihe der Dividendenscheine (Nr. 31—40) auszugeben.

Wir ersuchen die Aktieninhaber, die Talons an unser Rechnungsbüreau allhier, mit doppelter Designation der Nummern in geordneter Reihenfolge versehen, vom 1. Mai cr. ab portofrei einzusenden.

Ein- und Rücksendung erfolgen auf Gefahr und Kosten des Einsenders bezw. Besitzers, Rücksendung in Ermangelung bestimmter Vorschrift unter einer Werthangabe von 100 ℳ. für jeden Dividendenschein-Bogen.

Designationsformulare sind von unserem Rechnungsbüreau und den sämmtlichen Billetexpeditionen der Werrabahn unentgeltlich in Empfang zu nehmen.

Meiningen, den 23. April 1889. (1126)

Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Kirn.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 25. April 1889 stattgefundenen 31. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft theilen wir mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1889 fällige Dividendenkoupon Nr. 31 der Aktien unserer Unternehmung mit 45 fl. Oe. W Bankvaluta, dann von den Geussscheinen der am 1. Juli 1889 fällige Koupon mit 34 fl. 50 kr. Oe. W. Bankvaluta schon vom 1. Mai d. J. an

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

eingelöst werden wird.

Teplitz, am 26. April 1889. (1127)

Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

---

5. Generalversammlungs-Beschlüsse.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. In der heutigen XXIX. (ordentlichen) Generalversammlung wurden:

1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1888 genehmigt;
2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse per 583 249,63 fl.
   a) 300 000,— fl. als Superdividende zu vertheilen und sohin den Julikoupon der im Umlaufe befindlichen 59 425 Aktien mit 10,— fl. Oe. W. und der 575 Genussscheine mit 5,— fl. ohne Abzug einzulösen;
   b) 165 000,— fl. dem Spezialfonds,
   c) 45 000,— fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden,
   d) 22 582,45 fl. an den Spezial-Reservefonds zu refundiren und endlich
   e) den Rest per 50 667,18 fl. auf die Rechnung des Jahres 1889 vorzutragen;
3. die vorjährigen Revisoren, Herren
   Carl Auspitz,
   Dr. Adolf Ehrenfeld und
   Julius Kunewalder,
   sowie die Ersatzmänner
   Ferdinand Kitt,
   Dr. Johann Natterer und
   Johann Gibisch
   per acclamationem wiedergewählt. Endlich
4. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren:
   Wilhelm Baron von Eichler,
   Max Ritter von Gomperz,
   Louis Baron von Haber und
   Franz Ritter von Stockert
   wiedergewählt.

Wien, am 27. April 1889. (1128)

Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

6. Verdingungen.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 9 000 Laschen-Schraubenbolzen soll vergeben werden. Die Bedingungen sind gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ für das Exemplar durch unser Sekretariat zu beziehen,

Angebote bis zum 6. Mai d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 17. April 1889. (1129)

Grossherzogliche Direktion.

7. Offene Stellen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Stelle eines Bahnmeisters ist zum 1. August d. J. zu besetzen. Befähigte, kautionsfähige Bewerber haben sich unter Beifügung eines Lebenslaufes sowie sonstiger Zeugnisse baldigst zu melden und ihre Gehaltsansprüche anzugeben.

Oels, den 29. April 1889. (1130)

Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Verschiedenes.

Ein neues Verdichtungsmaterial.

Seitens der Firma Paul Lechler in Stuttgart (Filiale in Hamburg, Mönkedamm 12) wird neuerdings ein neues Verdichtungsverfahren für Dampfröhren empfohlen, bei welchem die Verdichtung aus einem weichen, mit Asbest ausgefüllten Kupferringe besteht. Zur Empfehlung derselben wird folgendes angeführt:

1. Die Ringe besitzen eine unbegrenzte Dauerhaftigkeit. Die Asbestschnur ist in dem weichen Kupferring derart eingeschlossen, dass sie nicht nass werden kann; auch können die Ringe nach dem Gebrauch immer wieder verwendet werden.

2. Betriebsstörungen werden vermieden, weil ein einmal eingesetzter Ring sich nicht abnutzt, nicht verbrennt, nicht herausgeblasen werden kann und dem höchsten Atmosphärendruck widersteht.

3. Die Ringe werden in den erforderlichen Grössen fertig geliefert und können ohne Zeitaufwand eingelegt werden.

4. Die Ringe besitzen grosse Dehnbarkeit und Zähigkeit, zu welchem Behufe dieselben nach ihrer Fertigstellung noch ausgeglüht werden.

5. Abfälle, wie bei Asbest- und Bleitafeln und dergl., werden vermieden.

Schwedische Eisenbahnen.

Am Schlusse des Jahres 1888 betrug die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen 2 531 km oder 35 km mehr als im Vorjahre. Die Länge der Privatbahnen hat im Laufe des Jahres um 120 km zugenommen und betrug am Schlusse des Jahres 4 996 km, welche 96 verschiedenen Gesellschaften gehörten. Das ganze Eisenbahnnetz Schwedens hatte mithin am Schlusse des Jahres 1888 eine Länge von 7 527 km. Die Anlagekosten belaufen sich im ganzen auf 553 Millionen Kronen (622 125 000 *M.*), wovon auf die Staatsbahnen 280 Millionen Kronen (315 000 000 *M.*) und auf die Privatbahnen 273 Millionen Kronen (307 125 000 *M.*) entfallen. Seitens des Staates wird besonders der nördlichen Stammbahn grosses Interesse gewidmet; für die Fortsetzung der Bahn nördlich von Solleftea sind kürzlich vom Reichstage wieder 4 Millionen Kronen (4 500 000 *M.*) bewilligt worden.

Anatolische Eisenbahnen.

Ueber die neu konzessionirte Eisenbahnlinie Ismid-Angora entnehmen wir dem „Handelsmuseum“ folgende Angaben:

Die Bahn geht von Ismid nach Süden, am Sabandscha-See vorbei in das Sakaria-Thal, welches sie zweimal, auf eisernen Brücken von etwa 100 m Länge, übersetzt. Bald hinter der Station Lefke betritt sie das Karasun-Thal, welches sie aufwärts, anfangs mit geringerer, später mit stärkerer Steigung durchzieht. Die grösste Steigung von 1 : 40 findet sich auf der 11 km langen Strecke von Biledschik bis Karakeni. Sonst sind auf der ganzen Linie Steigungen von mehr als 1 : 100 vermieden. Nach Ueberwindung der Kammhöhe erreicht die Bahn das ein wenig tiefer liegende Plateau von Eski-Schehir (900 m Seehöhe). Von hier senkt sie sich, indem sie, in nahezu östlicher Richtung, dem Lauf des Pursak, eines Nebenflusses des Sakaria, folgt, überschreitet nochmals letzteren in seinem oberen Lauf und geht dann aufwärts zu dem — etwa 1 000 m über dem Meere liegenden — Angora, dem Endpunkte der Linie. Die Dauer der Fahrt von Ismid an dürfte, bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa 30 km in der Stunde, etwa 20 Stunden betragen; doch muss die Fahrt in Eski-Schehir über Nacht unterbrochen werden.

Von bedeutenderen Bauwerken sind ausser den angeführten Brücken ebenfalls Eisenkonstruktionen und von gleichen Längen wie jene, ferner drei gemauerte Viadukte im Karasun-Thal, von je etwa 50 m Höhe, zu erwähnen. Der Oberbau der Bahn soll in Eisen ausgeführt werden. Die Schienen sollen im allgemeinen ein Gewicht von 30 kg auf das Meter, diejenigen für die grosse Steigung ein solches von 34 kg auf das Meter erhalten. Die Wagen werden nach dem Koupeesystem hergestellt; Türkische Frauen müssen das Frauenkoupee benutzen. Bei Beschaffung des Materiales werden vorzugsweise Deutsche Werke berücksichtigt. Die Lieferung der Lokomotiven soll angeblich theilweise der, der Württembergischen Vereinsbank gehörigen Maschinenfabrik in Esslingen übergeben werden, mit welcher wegen des Abschlusses einer Bestellung bereits verhandelt werden soll.

Man hofft, dass die Rentabilität der Bahn diejenige des östlichen Netzes der Europäisch-Orientalischen Bahnen übertreffen werde. Die Türkische Regierung hat für die Strecke Haidar Pascha-Ismid einen Betrag von 10 300 Frcs., für die Strecke Ismid-Angora eine Bruttoeinnahme von 15 000 Frcs. für das Kilometer gewährleistet. Haupt-Ausfuhrgegenstände werden voraussichtlich Getreide und Feldfrüchte aller Art, Mohair (Angora-Ziegenhaar) und Meerschaum (aus der Gegend von Eski-Schehir) sein. Bei Biledschik bestehen viele Seidenspinnereien.

Griechische Eisenbahnen.

In der am 16. d. Mts. geschlossenen Tagung der Kammer sind die Gesetzentwürfe, betreffend die Peloponnesischen Eisenbahnen und die Eisenbahn zwischen Athen und Larissa genehmigt worden.

China: Einstellung der Bahnbauten.

Ein Privatbrief aus China hat, wie die „Railr. Gaz.“ berichtet, die Kabeldepeschen, wonach die Bauten auf der Ausdehnung der China Eisenbahngesellschaft nach Tungchow bei Peking haben eingestellt werden müssen, bestätigt. Das gesammte Personal, welches von den 63 Meilen der Ausdehnungsstrecke bereits 45 Meilen festgestellt hatte, wurde Ende Januar nach Tientsin zurückberufen.

Das im Kaiserlichen Palast zu Peking derzeit entstandene Feuer war von der die Anlage von Eisenbahnen bekämpfenden Partei dem unmittelbaren schädlichen Einfluss derselben zugeschrieben worden und etwa 200 Petitionen von Bootführern, Fuhrleuten usw. behaupteten, dass die Bahn unzweifelhaft den Ruin der Bittsteller herbeiführen würde. Dadurch ist der Bau zum Stillstand gebracht und es wird befürchtet, dass Vizekönig Li ausser stande sein wird, die Weiterführung vor Ablauf von Monaten, vielleicht von Jahren, durchzusetzen. Die Kaiserin und der 7. Prinz begünstigen die Bahnen, aber der Widerstand am Hofe ist sehr gross und hat, da dieser Prinz krank ist, freies Spiel.

Es wird befürchtet, dass wenn der Prinz sterben sollte, nicht allein der Fortgang des Eisenbahnbaues verhindert, sondern sogar der Betrieb der schon fertigen Strecke untersagt werden würde. Die widerstrebenden Hofbeamten sind unwissend und wünschen es zu bleiben, auch hat nicht einer von ihnen sich die Mühe gegeben, die eröffneten Linien einmal in Augenschein zu nehmen.

Uebrigens ist die Disziplin auf diesen Linien, soweit nicht der Dienst Europäern oder Amerikanern unmittelbar unterstellt ist, eine sehr schlechte und die einheimischen Angestellten sind den Ausländern so missgünstig gesinnt, dass es unmöglich ist, ein hinlänglich grosses Personal zur ordnungsmässigen Durchführung des Betriebes zu behalten. Der Widerstand gegen die Bahnen ist so gross, dass die leitenden Beamten der Gesellschaft wiederholentlich mit Ermordung bedroht worden sind.

Internationale Schlafwagengesellschaft.

Die Gesellschaft hat gegenwärtig 223 Personenwagen und 23 Gepäckwagen im Werthe von 15 128 239 Frcs. im Betriebe. Im Jahre 1888 haben betragen: die Betriebseinnahmen 3 342 606 Frcs. (2 924 224 Frcs. im Jahre 1887); der Bruttogewinn 1 779 182 (1 488 734) Frcs.; der Reingewinn 508 451 Frcs., wovon je 10 pCt. der Reserve und den Verwaltungsrathsmitgliedern und 406 761 Frcs. den Aktionären zufliessen. Die letzteren erhalten also $5^1/_2$(5) pCt. oder 27,50 Frcs. als Dividende für die Aktie. Die Gesellschaft hat sich den Orientexpresszug auf 15 Jahre gesichert. In Italien sind die Verträge mit den Gesellschaften der Adriatischen und Mittelländischen Eisenbahnen auf 12 Jahre unter günstigeren Bedingungen als bisher verlängert worden. In Spanien ist für 12 Jahre mit den Gesellschaften, welche die Linie Medina del Campo nach Porto betreiben, ein Vertrag, welcher für jeden Wagen 15 000 Frcs. Einnahme sichert, abgeschlossen. Für Bulgarien ist das Monopol der Luxuswagen auf 12 Jahre gesichert. In England ist ein 12jähriger Vertrag mit den Eisenbahngesellschaften South Eastern und London-Chatham-Dover für Luxuszüge zwischen London und Paris abgeschlossen. Die Belgische Regierung hat auf gleiche Zeit den Betrieb des Restaurationswagen zugesichert. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat ihren Vertrag bis 1900 verlängert und die Orléansbahn der Gesellschaft die Restaurationswagen zwischen Paris und Bordeaux bis 1901 überlassen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Verliehen ist: dem Regierungsassessor Reisewitz in Berlin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) in Berlin, dem Regierungsassessor Sommer in Essen die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (rechtsrheinisches) daselbst, dem Eisenbahn-Verkehrsinspektor Bohle in Aachen die Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln unter Belassung in seiner seitherigen Beschäftigung bei dem Betriebsamt in Aachen.

Ernannt sind: zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: die Königlichen Regierungs-Baumeister: Bernhard in Cottbus unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem

Betriebsamt daselbst, v. Beyer in Ratibor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Klimberg in Hagen unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Dr. v. Ritgen in Wetzlar unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst, Suadicani in Berlin unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) daselbst; zum Eisenbahn-Bauinspektor: der Königliche Regierungs-Baumeister Herrmann in Cassel unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Main-Weserbahn) daselbst.

Versetzt sind: der Baurath Hoebel, bisher in Münster, als Vorsteher der zum Betriebsamt Münster (Wanne-Bremen) gehörigen Bauinspektion nach Osnabrück, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Böhme, bisher in Osnabrück, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Münster-Emden) in Münster; die Eisenbahn-Maschineninspektoren: Schmidt, bisher in Witten, nach Frankfurt a/M. behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, und Wittmann, bisher in Arnsberg, als erster Vorstand der Hauptwerkstätte nach Witten.

Der Regierungsassessor Dr. jur. Offermann in Strassburg i. E. ist infolge seiner Ernennung zum Kaiserlichen Regierungsrath und Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen aus dem Preussischen Staatseisenbahndienst ausgeschieden.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Eggert in Magdeburg, Vorsteher des bautechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion daselbst, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai d. J. wird die neu erbaute Strecke Hochneukirch-Grevenbroich mit der Zwischenstation Jüchen dem Betriebe übergeben. Auf derselben findet vom genannten Tage ab die Beförderung von Personen in II., III. und IV. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands statt.

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Vorläufiger Fahrplan.

Hochneukirch	Abf.	7.46	10.17	2.19	4.27
Jüchen . . .	„	7.54	10.30	2.27	4 40
Grevenbroich	. Ank.	8.13	10.49	2.46	4.59
Grevenbroich	. Abf.	9.23	11.28	3.13	8.41
Jüchen . . .	„	9.41	11.52	3.37	8.58
Hochneukirch	Ank.	9.48	11.59	3.44	9.04

Köln, den 25. April 1889. (1106)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Güterverkehr.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juli d. J. treten zu den Tarifheften 1—4 des Theils II des Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr neue Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten Zuschlagstabellen zu den Frachtsätzen des Allgemeinen Tarifs und mehrerer Ausnahmetarife, welche den jeweiligen Aenderungen des Standes der Rumänischen Valuta Rechnung tragen. Exemplare der Nachträge sind kostenfrei von den Verbandsstationen zu beziehen. Mit demselben Tage gelangen an Stelle der in den Nachträgen IV zu Theil II u. III, Heft 2 des Tarifs enthaltenen Ausnahmetarifsätze für Zucker à 10 t im Verkehr mit den Stationen Dresden Alt- und Neustadt, Leipzig Bayer. und Thüringer Bhf. und Halle anderweite berichtigte, zum Theil erhöhte Frachtsätze zur Einführung. Die bezüglichen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Rumänischen Staatsbahn sind in den am 1. Juli in Kraft tretenden Nachtrag zu Theil II Heft 2 des Tarifs aufgenommen, über die anderweiten Frachtsätze zu Theil III Heft 2 geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Breslau, den 25. April 1889. (1107)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehre tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, den Stationen Harburg, Lüneburg und Uelzen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, ferner mit der Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn und mit den Stationen der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn.

Dresden, den 27. April 1889. (1108)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil I und II. Im direkten Deutsch-Mittelrussischen Güterverkehr werden von jetzt ab auch von der Zollagentur der Russischen Südwestbahnen in Grajewo die Grenzabfertigungs-, Verzollungs- und Deklarationsgebühren nach der in dem ersten Nachtrage (Seite 3 bis 5) zu dem Heft I des Deutsch-Russischen Gütertarifs enthaltenen bezüglichen Uebersicht erhoben.

Die in der zweiten Ausgabe des Theils I (Seite 2 bis 3) des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs und in dem fünften Nachtrage (Seite 41) zu dem Theil II desselben Verband-Gütertarifs enthaltenen „Uebersichten der seitens der Südwestbahnen zur Erhebung kommenden Grenz-Zollabfertigungs- und Deklarationsgebühren“ treten daher ausser Kraft.

Bromberg, den 15. April 1889. (1109J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehre Elberfeld-, Köln (rechtsrh.)-, Köln (linksrh.)-, Altona und Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr. Am 1. Mai 1889 treten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Bleiweiss, Bleimennige und Zinkweiss von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Stationen Flensburg und Kiel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Elberfeld, 23/4. 89. (1110)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Südwestdeutscher und Berlin-Württembergischer Gütertarif. Am 1. Mai d. J. gelangt zu diesen Tarifen je der Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif für Holz usw. enthält. Diese Nachträge sind bei den von uns unterm 15. März d. J. bekannt gemachten Verkaufsstellen erhältlich.

Erfurt, den 20. April 1889. (1111)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Es treten ausser Kraft: am 10. Juni d. J. der Ausnahmetarif 3 (Tarifheft Nr. 2) für a) rohe Pflastersteine, bossirte und unbossirte, b) geschlagene Steine zum Bau von Kunststrassen im Verkehre zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt andererseits; am 10. Juli d. J. der Ausnahmetarif 5 (Tarifheft Nr. 1) für A. Webwaaren, B. Bier, Glaswaaren, Tabak, Wollwaaren; C. Eisen- und Stahlwaaren des Spez.-T. I., Getreide, Mühlenfabrikate; D. Lumpen im Verkehre zwischen der Station Hof (S. St. B.) einerseits und verschiedenen Schlesischen Stationen andererseits.

Der Ausnahmetarif 1 A gilt von letzterem Zeitpunkte ab nur noch für die Artikel „Nessel, Garne (Twiste) aller Art“.

Gleichzeitig wird, und zwar ebenfalls mit Wirksamkeit vom 10. Juli d. J. ab, die Bekanntmachung vom 7. Dezember 1887 widerrufen, nach welcher für die ab Hof (S. St. B) nach Schlesien beförderten Garn- usw. Sendungen dieselben Frachtermässigungen im Rückvergütungswege gewährt werden, welche bisher bei Benutzung der von Hof nach Schlesien führenden Oesterreichischen Bahnwege gewährt wurden. (1112)

Dresden, den 18. April 1889.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die für den Verkehr zwischen den Belgischen Hafenstationen einerseits und Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und Lindau andererseits bestehenden Ausnahmefrachtsätze für chromsaures und doppeltchromsaures Kali (Tarifheft II vom 1. Januar 1889 bezw. VIa vom 1. September 1885) werden mit sofortiger Gültigkeit auf den Artikel „Natronchromsaures und doppeltchromsaures“ ausgedehnt.

Karlsruhe, den 25. April 1889. (1113)
Generaldirektion.

Main-Neckarbahn. Zwischen Lüttich Quillemins, Longdoz und Vivegnis) und unserer Station Ladenburg treten am 1. k. Mts. direkte Frachtsätze in Kraft. Näheres bei genannter Expedition.

Darmstadt, den 20. April 1889. (1114)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Nr. 34. Zeitung des Vereins 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Mai 1889.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von 1822—1867.

Eine Geschichte der Eisenbahnen zu schreiben — welch' eine verlockende Aufgabe! — Allein schon bei dem blossen flüchtigen Gedanken an ein solches Unternehmen drängt sich eine so erdrückende Fülle von Gesichtspunkten, ein solcher Reichthum des Materiales in den Vordergrund, dass ein Einzelner zur Zeit es schwerlich wagen wird, eine derartige Riesenaufgabe zu lösen. Die Kämpfe und Bestrebungen, welche die Entwickelungsgeschichte der Eisenbahnen begleitet haben, sind nicht minder bei den ersten schüchternen Versuchen, der neuen Verkehrseinrichtung zum Dasein zu verhelfen, wie bei den kühnsten Eisenbahnprojekten der von den grossartigsten Aufgaben kaum noch zurückschreckenden Gegenwart gewissermaassen Blutzeugen eines Jahrhunderts, von welchem ab spätere Geschlechter muthmaasslich den Beginn der Neuzeit zählen werden. Ueber diese Kämpfe und Schwierigkeiten, über die Gründe, welche dem Schöpfungsakte der einzelnen Eisenbahnen vorangegangen sind, über die mehr oder minder bedeutungsvolle innere Entwickelung der letzteren, über ihre nach aussen gerichtete Einwirkung auf die Umgestaltung der Verkehrsbeziehungen und auf die Förderung der Kulturbestrebungen im allgemeinsten Sinne des Wortes, sowie über die erzielten Ergebnisse ist im Laufe der Zeit Vieles geschrieben. Dieses, zum Theil sehr werthvolle Material ist aber in der durch das Eisenbahnwesen verursachten litterarischen Hochfluth bekanntlich vielfach zersplittert und nur mühselig zusammenzusuchen; zum Theil entbehrt dasselbe überdies der aktenmässigen Glaubwürdigkeit, auf welche eine objektive geschichtliche Darstellung sich stützen muss.

Unter diesen Umständen und mit Rücksicht auf die erschwerte Zugänglichkeit der, die wahrheitsgetreuen Unterlagen bergenden Archive muss es dankbar anerkannt werden, wenn — wie es vereinzelt geschehen ist — von fachkundiger Seite der Versuch gemacht wird, zum mindesten die Entwickelungsgeschichte räumlich begrenzter Eisenbahnnetze, etwa politischer Landesgebiete, zusammenzufassen und hierdurch erwünschte Vorarbeiten für die, einer späteren Zeit vielleicht vorbehaltene, von höheren, allgemeineren, Gesichtspunkten aus zu behandelnde Geschichte der Eisenbahnen überhaupt zu liefern. Eine derartige Vorarbeit — von dem Verfasser selbst als solche bezeichnet — liegt uns in dem Werke: „Die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns 1822—1867" des Herrn Ingenieur P. F. Kupka vor (Verlag von Duncker & Humblot in Leipzig, 1888), auf welches wir gern die Aufmerksamkeit unserer Leser lenken, indem wir, gestützt auf das mit Fleiss zusammengetragene Material, in etwas beschleunigtem Tempo stellenweise den, zum Theil recht dornenvollen Pfaden folgen, auf welchen das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnwesen sich während des angegebenen Zeitraumes bewegt hat. —

Die Herstellung der ersten Oesterreichischen Eisenbahn steht im Zusammenhange mit dem Plane einer Verbindung der Donau und der Moldau, welcher bereits im 14. Jahrhundert verfolgt und am Anfange des jetzigen Jahrhunderts durch den K. K. Professor der höheren Mathematik und Mechanik an der Böhmischen technischen Lehranstalt in Prag Franz Ritter von Gerstner mit Eifer aufgegriffen ist. Während ursprünglich selbstverständlich beabsichtigt war, diese Verbindung durch einen Schifffahrtskanal zu bewirken, bewies Gerstner im Jahre 1813, dass dieselbe für den dritten Theil der für einen Kanal aufzuwendenden Kosten durch eine Eisenstrasse ermöglicht werden könne, und sicherte sich hierdurch den Ruhm, als Erster in Oesterreich die Bedeutung der Schienenstrassen erfasst zu haben. In wirkliche Bewegung gelangte die Eisenbahnfrage jedoch erst im Jahre 1821, als bei dem Abschlusse von Verhandlungen der 10 Elbuferstaaten über die Regelung der Schifffahrt auf der Elbe an die Oesterreichische Regierung das Ansuchen gerichtet wurde, die Moldauschifffahrt bis Budweis zu reguliren und von dort bis zur Donau einen Kanal oder eine Eisenbahn anlegen zu lassen. Die Zeitverhältnisse waren solchen Unternehmungen keineswegs günstig. Trotzdem liess der Professor der praktischen Geometrie am K. K. polytechnischen Institute in Wien Franz Anton Ritter von Gerstner, der Sohn des genannten Prager Professors, sich nicht abschrecken, den Plan seines Vaters mit hingebungsvoller Begeisterung zu verfolgen. Nachdem er durch eine Studienreise nach England sein Urtheil über den Werth der Eisenbahnen befestigt und erweitert hatte, überreichte er dem Königlich Böhmischen Landespräsidium am 29. Dezember 1823 ein Gesuch für den Bau einer, zwischen Mauthausen und Budweis die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn, welchem unter dem 7. September 1824 durch die Verleihung eines bezüglichen ausschliesslichen Privilegiums auf 50 Jahre entsprochen wurde. Die betreffende, als erste ihrer Art für Oesterreich geschichtlich interessante Urkunde ist von Kupka wörtlich mitgetheilt. Dieselbe zeugt von wohlwollender Gesinnung für das Unternehmen. Wenngleich die Staatsverwaltung demselben keine unmittelbare Unterstützung gewährte, so gestattete sie doch das Enteignungsrecht, insoweit dasselbe bei öffentlichen Strassen in Betracht kam; sie beanspruchte keine Sicherstellung, keine Begünstigung bezüglich der Frachtpreise, keine Weg- und Brückenmauth u. dgl. und sie schützte die Anlage, welche überdies nach Ablauf des Privilegiums freies Eigenthum der Unternehmer bleiben sollte (so dass die Nothwendigkeit der Einrichtung eines Tilgungsfonds entfiel), gegen andere Mitbewerber. Den in Frage kommenden Behörden war der gemessenste Befehl ertheilt, über die Handhabung des Privilegiums und die damit verbundenen Bedingungen zu wachen, und dieser Befehl war durch die, in einer solchen Allerhöchsten Urkunde allerdings etwas sonderbar klingenden Worte: „Das meinen Wir ernstlich“ noch besonders verstärkt.

Das Privilegium ging demnächst am 12. März 1825 an die K. K. priv. erste Oesterreichische Eisenbahngesellschaft über, von welcher Gerstner mit der Leitung des Baues beauftragt wurde. Das Gesellschaftskapital war auf 1000 Aktien zu je 1000 fl. K.-M. festgesetzt, eine etwaige Ueberschreitung desselben jedoch berücksichtigt. Die öffentliche Ausschreibung der Aktien hatte einen unerwarteten Erfolg, und bereits am 28. Juli konnten die Bauarbeiten begonnen werden. Letztere hatten indessen mit mannigfachen Schwierigkeiten zu kämpfen, da es an geschulten Kräften, sowie überhaupt auch an Erfahrung bezüglich der vielfachen neuen Aufgaben fehlte; dazu kamen noch sonstige, durch die äusseren Verhältnisse bedingte Erschwernisse, so dass es der aufopferungsvollen Hingabe Gerstner's bedurfte, das Unternehmen aufrecht zu erhalten. Am 30. September 1828 wurde die Strecke Budweis-Kerschbaum dem Verkehr übergeben. Nachdem jedoch etwa die Hälfte der Bahn, 65 km, fertiggestellt war, befand die Gesellschaft sich am Ende ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit, und nur weiteren werthvollen Zugeständnissen des Staates war es zu danken, dass dieselbe nicht völlig zusammenbrach. Inzwischen hatten technische und handelspolitische Gründe Veranlassung gegeben, den Anschlusspunkt an die Donau nicht in Mauthausen, sondern in Linz zu suchen, und nachdem unter dem 7. Oktober 1830 die Allerhöchste Genehmigung zu dieser Aenderung der Linienführung ertheilt war, wurden die Bauarbeiten — nach dem Rücktritte Gerstner's seit dem Januar 1829 unter der Leitung des Ingenieurs M. Schönerer — rüstig fortgesetzt. Am 1. August 1832 wurde nach einer Bauzeit von etwa 7 Jahren die ganze, 129 km lange Strecke Budweis-Linz dem Verkehr übergeben.

Die Kosten derselben hatten 1654322 fl. K.-M. betragen, und diese grosse Ueberschreitung des Voranschlages war wenig geeignet, das Vertrauen des Publikums zu gewinnen. Die Eisenbahngesellschaft liess sich jedoch hierdurch nicht entmuthigen, und um die Ertragsfähigkeit ihrer Bahn zu heben, übernahm sie am 14. Februar 1834 ein bereits vorher von anderer Seite ausgewirktes Privilegium „zu dem Baue einer zwischen Gmunden und Linz die Donau mit dem Gmundener See verbindenden Holz- und Eisenbahn“. Die Ausführung dieser Bahn wurde alsbald begonnen, und am 1. Mai 1836 konnte die ganze, 68 km lange Strecke eröffnet werden.

Schon im Jahre 1834 hatte die Gesellschaft auf der Bahn den Personenverkehr eingeführt. Obwohl derselbe durch das Privilegium nicht untersagt war, so wurde es doch für zweckmässig erachtet, zu dieser Einrichtung noch die ausdrückliche Genehmigung nachzusuchen. Dieselbe wurde durch Allerhöchste Entschliessung vom 10. Mai 1836 gewährt, „jedoch nur unbeschadet dem Postregal, in Bezug auf welches die Eisenbahnunternehmung sich im geeigneten Wege in die Ordnung zu setzen und nach Umständen abzufinden haben wird.“

Nicht den gleichen Erfolg erzielte eine andere Gesellschaft, welcher am 30. Juli 1827 ein Privilegium für den Bau einer Holz- und Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen ertheilt war. Der Bau derselben konnte nicht einmal in der geplanten Weise ausgeführt werden; die fertiggestellte Strecke wurde verkauft und demnächst für den Holztransport benutzt.

Die Geschichte der „Holz- und Eisenbahnen“ hatte damit in Oesterreich ihr Ende erreicht.

Inzwischen aber waren daselbst die Erfahrungen, welche in England auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gemacht waren, fortgesetzt von einzelnen weitblickenden und die Bedeutung der Sache scharf erfassenden Persönlichkeiten verfolgt, und mit besonderer Energie liess der Professor am K. K. polytechnischen Institute zu Wien, Fr. X. Riepl, es sich angelegen sein, die Entwickelung der Eisenbahnfrage auch in Oesterreich zu fördern. Im Jahre 1830 wurden auf seine Anregung die erforderlichen Schritte bei den Staatsbehörden eingeleitet, um einerseits die Anlage eines für die damalige Zeit grossartig entworfenen Eisenbahnnetzes der Erwägung anheimzustellen, andererseits aber insbesondere die Erlaubniss für eine 455 km lange Bahn zwischen Wien und Bochnia zu erwirken, wobei es zunächst noch dahingestellt blieb, ob dieselbe für den Pferdebetrieb oder den — in der Folgezeit gewählten — Dampfbetrieb einzurichten sein würde. Die maassgebenden Kreise nicht minder, wie die öffentliche Meinung zeigten gegenüber der schwungvollen Begeisterung, mit welcher Riepl seine Sache verfocht, zunächst kühle Zurückhaltung, ja sogar Misstrauen. Allein unter dem überwältigenden Eindrucke der Erfolge des Dampfbetriebes in England minderten sich die Zweifel allmählich. Unter dem 4. März 1836 wurde das Privilegium zur Herstellung der Bahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau, sowie zu den Salzmagazinen in Dwory, in Wieliczka und bei Bochnia ertheilt und durch Allerhöchsten Erlass vom 9. April 1836 wurde der Bahn der Name „Kaiser Ferdinands-Nordbahn“ beigelegt.

Nachdem die Gesellschaft sich ordnungsmässig konstituirt hatte, wobei im übrigen mancherlei Bedenken zu überwinden waren, konnten die Bauarbeiten am 7. April 1837 begonnen werden, bei welchen der geniale, insbesondere durch den späteren Bau der Semmeringbahn weltbekannt gewordene Karl von Ghega bereits als Oberingenieur thätig war. Bemerkenswerth war, dass man mit Rücksicht auf die wenig günstigen Erfahrungen, welche bei der Linz-Budweiser Bahn mit dem leichten Amerikanischen Oberbau gemacht waren, trotz des bedeutenden Kostenunterschiedes sich für die — zum mindesten theilweise — Anwendung des Englischen Oberbaues entschied, wobei die Schienen jedoch nicht auf Steinwürfeln, sondern, wie es bereits in Belgien üblich war, auf Eichenquerschwellen gelagert werden sollten. Allerdings verursachte die Beschaffung der Schienen, mit deren Herstellung das Inland sich bisher kaum beschäftigt hatte, einige Schwierigkeiten und erhebliche Kosten, so dass ein Theil des Materiales aus England bezogen wurde, zu welchem Behufe die Regierung den betreffenden Einfuhrzoll ermässigte.

Am 23. November 1837 wurde die 13,5 km lange Theilstrecke Floridsdorf-Wagram, die erste Lokomotiv-Eisenbahn Oesterreich-Ungarns, welche in mannigfachen Beziehungen für die folgenden Bahnen des Reiches maassgebend geblieben ist, und am 7. Juli 1839 die 143,5 km lange Linie Wien-Brünn dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besass damals bereits 17 Lokomotiven und 66 Personenwagen I., II. und III. Klasse, wozu später noch die, freilich nicht lange beibehaltene, IV. Klasse kam. Die Wagen I. Klasse waren ganz geschlossen und hatten Fenster; die Wagen II. Klasse waren gedeckt und nur an den Stirnseiten geschlossen, während an den Längsseiten aufrollbare Lederdecken zum Schutze gegen Regen sich befanden; die Wagen III. Klasse hatten ein Dach, waren jedoch nach allen Seiten offen, und den Wagen IV. Klasse fehlte auch das Dach. Als

Fahrgebühren waren in Anlehnung an den Posttarif für die I. Klasse 18 kr., für die II. Klasse 12 kr., für die III. Klasse 9 kr. und für die IV Klasse 6 kr. K.-M. auf die Meile festgesetzt; für besonders kostspielige Strecken wurde noch ein Zuschlag erhoben. Die Frachtsätze für den Güterverkehr, welcher erst am 2. März 1840 eingeführt wurde, richteten sich im allgemeinen nach dem vielfach schwankenden Fuhrlohn auf den benachbarten Strassen, wobei man sich in der Regel für den niedrigsten entschied. Mit Staunen muss man sich vergegenwärtigen, zu welchem labyrinthartigen Kunstbau das Tarifwesen sich seit jenen harmlosen, geradezu idyllischen Frieden athmenden Verhältnissen entwickelt hat! —

Die, der Eröffnung der Bahn Wien-Brünn folgenden 1½ Jahrzehnte belasteten die Gesellschaft in ihrem Kampfe um das Dasein bei der zweifellosen, Handel und Verkehr beeinträchtigenden Ungunst der Zeit mit schweren Sorgen. Das Bedürfniss, durch die Anlage von Flügelbahnen und namentlich durch den Anschluss an das im Entstehen begriffene Europäische Bahnnetz die dringend erforderliche wirthschaftliche Kräftigung zu gewinnen, hatte sich bald geltend gemacht, und die Verfolgung der bezüglichen Pläne erforderte mühselige Vorarbeiten und Verhandlungen mit den betheiligten Kreisen. Wiederholt musste die Hilfe des Staates behufs Beseitigung finanzieller Schwierigkeiten in Anspruch genommen werden; auch war eine mehrmalige Umgestaltung der Bedingungen des Privilegiums mit Rücksicht auf die geplanten Aenderungen und Erweiterungen des Unternehmens, bei welchen es sich namentlich um den Ausbau in der Richtung nach Preussen, Galizien und Ungarn handelte, nicht zu vermeiden. Schon damals tauchte im übrigen bei den Erörterungen über die Fortsetzung der Bahn über Prag nach der Preussischen Grenzstation Oderberg der Gedanke auf, die fragliche Strecke als Staatsbahn zu bauen; eine praktische Folge wurde dieser Anregung aber nicht gegeben.

Wir müssen selbstverständlich hinsichtlich der besonderen Verhältnisse, welche für die weitere Entwickelung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmend geworden sind, auf unsere Quelle verweisen. Hervorgehoben sei nur noch, dass der Gesellschaft auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 20. März 1853 die Herstellung der Strecken von Oswiecim in Galizien nach Bochnia und der Flügelbahnen nach den Salzmagazinen in Dwory, in Wieliczka und bei Bochnia erlassen und dafür die Verpflichtung auferlegt wurde, die Strecke Oderberg-Oswiecim, sowie die beiden Flügelbahnen nach Troppau und Bielitz spätestens bis zum 4. März 1856 dem Betriebe zu übergeben.

Das der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ertheilte Privilegium vom 4 März 1836 ist das letzte seiner Art gewesen. In der Folgezeit treten die Konzessionen auf, in Bezug auf welche das Verfahren durch die unter dem 30. Juni 1838 erlassene sogenannte „Direktive" geregelt wurde. Nach derselben behält die Staatsverwaltung sich das Aufsichtsrecht über die, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen, jedoch keinen Einfluss auf die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Bahnen vor. Zur Ausführung der letzteren ist eine vorläufige und eine endgültige Bewilligung erforderlich; erstere wird unter Festsetzung einer angemessenen Frist für die Vorbereitung der zur Durchführung des Unternehmens nöthigen Maassnahmen ertheilt und gewährt einstweilen ein Vorrecht vor anderen Privaten, welche sich später für dasselbe Unternehmen melden könnten. Den Behörden wird jedoch zur Pflicht gemacht, darauf zu achten, dass die „Unternehmung ernstlich gemeint und nicht eine Vorspiegelung sei, um die Aktien zu einem Börsenspiele zu missbrauchen." Durch die Konzession wird nur das Recht für den Bau der betreffenden, näher bezeichneten Bahn, sowie für die Errichtung von Seitenbahnen behufs Herbeischaffung der Materialien während der Bauzeit gewährt; der Staatsverwaltung bleibt es jedoch vorbehalten, einer anderen Unternehmung die Anlage einer Zweigbahn oder eine Verlängerung der älteren Eisenbahn zu gestatten, ohne dass dagegen ein Einspruch erhoben oder eine Ersatzforderung geltend gemacht werden kann. In diesem Falle haben die betheiligten Unternehmungen wegen der wechselseitigen Benutzung ihrer Bahnen ein billiges Einverständniss unter einander zu treffen. Dem Konzessionar wird ferner verliehen: das Enteignungsrecht, wobei die Entschädigungsfragen thunlichst durch gütliche Ausgleichung erledigt werden sollen, und das Recht, die Preise für die Beförderung von Personen und Sachen aller Art festzusetzen, wobei die Staatsverwaltung sich vorbehält, auf eine billige Ermässigung der Tarife hinzuwirken, wenn das Reinerträgniss der Bahn 15 pCt. der Einlagen überschreitet. Andererseits werden der Unternehmung gewisse Leistungen für die Post-, Finanz- und Militärverwaltung auferlegt. Die Dauer einer Konzession soll in der Regel auf höchstens 50 Jahre festgesetzt, kann jedoch in besonderen Fällen auch verlängert werden. Beim Erlöschen der Konzession geht bei denjenigen Unternehmungen, welchen das Enteignungsrecht verliehen ist, das Eigenthum an der Eisenbahn ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen ausschliesslich zu dem Transportgeschäft bestimmten Gegenständen. Für jedes konzessionirte Eisenbahnunternehmen hat die politische Landesstelle einen „Kommissär" zu bestellen, welcher jedes statuten- oder vorschriftswidrige Verhalten zu verhindern hat und demgemäss, jedoch ohne auf die Leitung der Geschäfte, oder auf irgend einen Dienstzweig einen berathenden oder entscheidenden Einfluss auszuüben, ermächtigt ist, allen Berathungen der Unternehmung beizuwohnen und alle ihm wünschenswerth erscheinenden Aufklärungen von derselben zu fordern. Der durch diese Aufsicht erwachsende Kostenaufwand fällt der Unternehmung zur Last.

Die vorstehend ihrem hauptsächlichsten Inhalte nach angedeuteten Konzessionsbestimmungen fanden bereits vor ihrer Veröffentlichung Anwendung auf die „K. K. privilegirte Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft", welche die Linien Wien-Baden-Neustadt-Gloggnitz-Schottwien, Neustadt-Oedenburg, Mödling-Laxenburg, Wien-Bruck-Potzneusiedl-Pressburg und Potzneusiedl-Wieselburg-Raab, im ganzen etwa 256 km, auszuführen beabsichtigte. Es ist bemerkenswerth, dass bei dem Auftreten dieser Unternehmung bereits ein für die damalige Zeit jedenfalls auffälliges Eisenbahn-Spekulationsfieber erkennbar wurde. Von den in Aussicht genommenen 25000 Stück Aktien zu je 500 fl. K.-M. waren nämlich vor Eröffnung der Zeichnung schon 17000 Stück vergeben und um den Rest wurde förmlich gekämpft, so dass nur durch das Aufgebot zahlreicher polizeilicher und militärischer Kräfte die Ordnung gewahrt werden konnte. Bei dem Ausbau der Strecken waren wiederum mannigfache, namentlich auch durch die Finanzverhältnisse und durch verzögerte Lieferung der Schienen verursachte Schwierigkeiten zu überwinden. Von der Ausführung der für Ungarn geplanten Strecken wurde deshalb überhaupt Abstand genommen, worauf durch den Regierungsbeschluss von 17. Dezember 1842 der auf die Linie Wien-Raab-Pressburg bezügliche Theil der Konzession für erloschen erklärt und die Benennung der Unternehmung in „Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft" geändert wurde.

Inzwischen war in Ungarn der Bau der Ungarischen Centralbahn angeregt, nachdem vorhergehende Versuche zur Herstellung einer „Holz- und Eisenbahn" zwischen Pest und Debreczin und einer Pferdebahn zur Verbindung von Pressburg, Tyrnau und Szered ein klägliches Ende genommen hatten. Am 16. Mai 1844 wurde die Ungarische Centralbahn, welche am linken Donauufer von der Oesterreichischen Grenze bei Marchegg über Pressburg und Waitzen nach Pest und von hier über Abony nach Szolnok zur Theiss, sowie nach Debreczin gehen und ausserdem Flügelbahnen nach Komorn, Arad, Grosswardein und Raconocz erhalten sollte, konzessionirt, und zwar für den Pferdebetrieb; allein schon am 8. April 1845 wurde die Einführung des Lokomotivbetriebes seitens der Königlich Ungarischen Statthalterei genehmigt. Am 15. Juli 1846 fand die Eröffnung der 33 km langen Theilstrecke Pest-Waitzen statt; weiterhin folgten am 1. September 1847 die 99 km lange Strecke Pest-Szolnok und am 20. August 1848 die 20 km lange Strecke Pressburg-Marchegg. Inzwischen hatten sich jedoch die finanziellen Verpflichtungen der Gesellschaft so ungünstig gestaltet, dass dieselbe sich genöthigt sah, die thatkräftige Unterstützung der Regierung anzurufen. Dieselbe wurde zwar gewährt, vermochte aber die unglückliche Lage der Gesellschaft nur wenig zu verbessern, zumal die weitere Ausführung der Bauten durch die aufregenden politischen Ereignisse der Jahre 1848 und 1849 gehindert wurde. Letzterer Umstand übte auch eine gleiche ungünstige Einwirkung auf die verschiedenartigen Eisenbahnprojekte, welche in Ungarn etwa gleichzeitig mit der Entstehung der Ungarischen Centralbahn auftauchten. Erwähnenswerth ist übrigens, dass für dieselben Friedrich List auf Grund seiner Schrift: „Ueber die nationalökonomische Reform des Königreichs Ungarn" ein theilweises moralisches Urheberrecht in Anspruch nehmen darf.

In dem Lombardisch-Venetianischen Königreiche begann der Eisenbahnbau mit der etwa 280 km langen „priv. Lombardisch-Venetianischen Kaiser Ferdinandsbahn", welche die Städte Venedig, Padua, Vicenza, Verona, Bergamo und Mailand verbindet. Die Bauarbeiten wurden im Jahre 1840 zwischen Padua und Venedig bei der 3,6 km langen Lagunenbrücke in Angriff genommen. Für letztere, ein hervorragendes Bauwerk der damaligen Zeit, welches 222 Bogen von je 10,1 m Spannweite besass, wurde der Grundstein am 28. April 1841 durch den Erzherzog

Rainer gelegt. Auch diese Bahn musste sich hilfesuchend an die Regierung wenden, durch deren Eingreifen es gelang, den drohenden Zusammenbruch des Unternehmens zu hindern.

Bereits als ein zweifelloser „Gründerbau" erscheint die am 18. August 1840 eröffnete, 13 km lange Bahn zwischen Mailand und Monza, welche sich von vornherein eines aussergewöhnlich starken Verkehrs zu erfreuen hatte. Um derselben einen noch grösseren Aufschwung zu sichern, wurde im Jahre 1846 die Vereinigung des Unternehmens mit der Mailand-Como Eisenbahngesellschaft herbeigeführt.

(Fortsetzung folgt.)

Arbeitsunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse von Eisenbahnarbeitern im Jahre 1887.

In einem Anhange zu der Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik der Beamten für das Jahr 1887 — aus welcher wir in Nr. 22 S. 221 d. Ztg. berichteten — werden statistische Erhebungen über die Arbeitsunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse von Arbeitern von Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*) veröffentlicht.

Diese Erhebungen erstrecken sich nur auf Arbeiter bezw. Nichtbeamte, insofern dieselben Pensionskassen (für Alters-, Arbeitsunfähigkeits- usw. Versorgung) angehören, und zwar getrennt für Werkstätten-, für Bahnunterhaltungs- und für Betriebsarbeiter, insoweit besondere Kassen für diese errichtet sind. Dieselben erstrecken sich unter dieser Voraussetzung zunächst auf die Arbeiter im engeren Sinne. Es sind hierunter die Bediensteten verstanden, deren Thätigkeit in der Regel mit besonderer körperlichen Anstrengung verbunden ist, und nur eine handwerksmässige Vorbildung (Handwerker in den Werkstätten) oder auch diese nicht erfordert (Handarbeiter in den Werkstätten, Lohnarbeiter bei der Unterhaltung der Gleise, bei der Bewegung der Güter zu, auf und von den Güterböden, bei dem Putzen der Wagen und Lokomotiven, beim Kohlenladen, Wagenschieben, Wasserpumpen usw.), welche ihr Lohneinkommen nach Tagewerken oder im Akkord, meisthin mit Ausschluss der Dauer von Erkrankungs- und sonstigen Behinderungsfällen empfangen, welche nicht unmittelbar von den leitenden, sondern von den nachgeordneten Stellen und in der Regel mit Vorbehalt einer kurzen Kündigungsfrist angenommen und gegebenen Falls wieder entlassen werden.

Ferner erstrecken sich diese Erhebungen auf solche Hilfsbeamte (Hilfsbahnwärter, Hilfsweichenwärter, Hilfsbremser, Hilfsheizer, Büreau- und Kanzleihilfsarbeiter usw.), welche nach den Einrichtungen jeder einzelnen Verwaltung in einem loseren Dienstverhältniss zu derselben, sei es überhaupt, sei es bis auf weiteres, beschäftigt werden, welche die Aussicht der Beibehaltung und der Aufnahme in das Beamtenverhältniss noch nicht haben, und infolge dessen in der Regel keine Anstellungsurkunde erhalten, tägliche Bezüge und nur für die wirklich geleisteten Tage erhalten, mit kurzer Frist entlassen werden können, und in die für Beamte vielfach bestehenden Pensionskassen für Alter-, Invaliditäts- usw. Pensionen im Gegensatz zu Krankenkassen noch nicht zugelassen werden, während diese Erhebungen weibliche Bedienstete ausschliessen.

Im übrigen geschieht die Erhebung der Arbeiterstatistik in derselben Form wie diejenige der Beamten.

Wenn die Zahl der zu dem Materiale beitragenden Verwaltungen (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, Königlich Preussische Staatseisenbahnen, Braunschweigische Landeseisenbahn, Eisenbahn der Georgs-Marienhütte, Unterelbesche und Werra-Eisenbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Holländische, Niederländische Central- und Niederländische Staatseisenbahnen) zunächst noch eine kleine ist und augenblicklich noch keinen grossen Umfang hat, so werden doch, sobald die Erhebungen mehrerer Beobachtungsjahre vorliegen, viele Fragen mit Hilfe dieser Statistik gelöst werden können. Namentlich dürfte auch die staatliche Arbeiterversicherung, welche eine rationelle Arbeitsunfähigkeits- und Sterbensstatistik noch nicht eingerichtet hat, für ihre Berechnungen von dieser Arbeiterstatistik Gebrauch machen können, da, wie zu erwarten war, die Beiträge zur Alters- und Erwerbsunfähigkeits-Versicherung der Arbeiter, deren Grundzüge seiner Zeit von der Staatsregierung veröffentlicht worden sind, nach Verhältniss der zukünftigen Belastungen festgestellt werden sollen.

Die Arbeiterstatistik des Jahres 1887 umfasste am Schlusse des Jahres 67 428 dienstthuende Arbeiter und 764 Ruhelöhner, welche sich auf die einzelnen Arbeitergruppen wie folgt vertheilen:

1. Betriebsarbeiter . . . . 41 174 bezw. 456
2. Bahnunterhaltungsarbeiter . . . . . 1 794 „ 11
3. Werkstättenarbeiter . . . . 24 460 „ 297

Nach der berechneten Tafel über die Arbeitsunfähigkeits- und Sterbenserwartung sämmtlicher Arbeiter in den Jahren 1886/87 nach den Verhältnissen der Gesammtheit aller nicht im Fahrdienst beschäftigten Beamten waren die Arbeitsunfähigkeitsfälle bis etwa zum Alter von 30 Jahren etwas häufiger als im Durchschnitt der Jahre 1868 bis 1884 bei den Nichtzugbeamten. Für das nächste Altersjahrzehnt gleichen sich die Abweichungen aus, während sie vom Alter 40 ab zu Gunsten der Arbeiter lauten, so dass die Gesammtzahl der in den Jahren 1886 und 1887 eingetretenen Arbeitsunfähigkeitsfälle, 473, nur 84,9 vom Hundert derjenigen Zahl beträgt, welche nach der Tafel für die Nichtzugbeamten zu erwarten gewesen wäre.

Bei den Todesfällen liegen die Verhältnisse im grossen und ganzen umgekehrt. Bis zum Alter 30 sind die Fälle bei den Arbeitern gering an Zahl (242 gegen 333 nach der Berechnung), während sie von da ab häufiger sind als die berechneten. Im ganzen beträgt die Anzahl der wirklichen Todesfälle 1 024 oder 98,9 vom Hundert der nach der Tafel für Nichtzugbeamte sich ergebenden Zahl von 1 035.

Die Arbeitsunfähigkeits-, Sterbens- und Pensionirungsziffern in den Jahren 1887 und 1886 sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt, bei welcher die in Klammern stehenden Zahlen sich auf das Jahr 1886 beziehen.

Nr.	Benennung der Ziffern	Dienstzweig	
		Betriebs-arbeiter	Werkstätten arbeiter
1	Arbeitsunfähigkeitsziffer . .	0,00460 (0,00447)	0,00373 (0,00395)
2	Ausscheidungsziffer	0,01296 (0,01341)	0,01346 (0,01442)
3	Pensionirungsziffer	0,00377 (0,00384)	0,00316 (0,00330)
4	Allgemeine Sterbensziffer .	0,00911 (0,00980)	0,01092 (0,01147)
5	Sterbensziffer der Ruhelöhner	0,07067 (0,07216)	0,11533 (0,10642)

Von den zu Beginn des Jahres 1887 beschäftigt gewesenen 59 723 Arbeitern wurden 217 wegen Arbeitsunfähigkeit mit Ruhelohn entlassen. Hiervon kommen auf die Betriebsarbeiter 138 oder 63,60 Hundertstel, auf die Bahnunterhaltungsarbeiter 3 oder 1,38 Hundertstel und auf die Werkstättenarbeiter 76 oder 35,02 Hundertstel.

Ohne Ruhelohn schieden aus wegen Arbeitsunfähigkeit 50 Arbeiter, wogegen 2 Arbeiter ohne Arbeitsunfähigkeit mit Ruhelohn bedacht worden sind.

Die Arbeitsunfähigkeits- und Todesursachen der arbeitsunfähig gewordenen bezw. verstorbenen Arbeiter der genannten drei Gruppen sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Lfde Nr.	Arbeitsunfähigkeits- bezw. Todesursachen	Sämmtliche Arbeiter			
		Arbeitsunfähigkeitsfälle		Todesfälle	
		Anzahl			
		1887	1886	1887	1886
1	Allgemeine und Blutkrankheiten (darunter Rheumatismus, Typhus und Diphtheritis)	30	20	39	50
2	Krankheiten des Nervensystems (darunter Geisteskrankheiten)	28	29	27	32
3	Krankeiten a) der Augen	12	7	—	—
	b) „ Ohren	8	3	—	1
4	Krankheiten der Athmungsorgane (darunter Lungenschwindsucht, Lungen- und Brustfellentzündung und Kehlkopfkrankheiten)	45	40	310	234
5	Krankheiten der Zirkulationsorgane (darunter Herzkrankheiten)	10	8	24	19
6	Krankheiten des Verdauungsapparates (darunter Magen- u. Leberkrankheiten)	15	9	36	51
7	Krankheiten der Harn- und Geschlechtsorgane	4	5	20	14
8	Krankheiten der äusseren Bedeckungen .	3	—	1	—
9	Krankheiten der Bewegungsorgane . . .	8	5	4	—
10	Verletzungen (Unfälle) a) im Dienst . .	62	27	41	54
	b) ausser Dienst	4	4	3	2
11	Hohes Alter, Altersschwäche usw. . . .	38	45	5	3
12	Verunglückungen	—	4	18	9
13	Selbstmord	—	—	12	9
14	Unbestimmt	—	—	3	3

---

*) Solche Erhebungen wurden zuerst für das Jahr 1886 infolge eines von dem Ausschusse für Statistik bezw. des gewählten engeren Ausschusses im Jahre 1885 zu Köln gefassten Beschlusses publizirt.

Auf 100000 in dem betreffenden Dienstzweige beschäftigte Arbeiter kommen

Lfde. Nr.	Dienstzweig	Unfall- Arbeitsunfähigkeitsfälle		Unfall- Todesfälle	
		Anzahl			
		1887	1886	1887	1886
1	Betriebsarbeiter	69,2	67,5	90,5	181,3
2	Bahnunterhaltungsarbeiter . . .	—	—	56,6	116,7
3	Werkstättenarbeiter	59,8	44,8	23,9	36,7
4	Sämmtliche Arbeiter (unter 1, 2 und 3)	63,7	54,0	63,7	108,0

Die Zahlen für die beiden Jahrgänge zeigen in Bezug auf Arbeitsunfähigkeitsfälle geringe, hinsichtlich der Todesfälle erhebliche Verschiedenheit.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Direktion der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft am 1. d. Mts nach Maassgabe der Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung in Betrieb genommene 11,61 km lange, vollspurige Neubaustrecke Gr.-Rhüden-Seesen ist — nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1640 vom 20. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 25. v. Mts.).

Nr. 1662 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung der Bestimmungen in § 2 Abs. 2 und § 14 Abs. 2 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 25. v. Mts.).

Nr. 1674 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Vervollständigung der zur Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen gehörenden Drucksachen (abgesandt am 25. v. Mts.).

Nr. 1678 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Preise für Wiederherstellung beschädigter Eisenbahnwagen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1711 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Theilnahme kleinerer Bahnen an den Einrichtungen des Vereins (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 1717 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 1729 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1735 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend richtige Anwendung der Verbandstarife für Rumänien (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1743 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Anforderung von Ersatztheilen für Wagen der Belgischen Staatsbahnen (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1764 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

XI. Nachtrag zum Eisenbahnbetriebs-Reglement.

Konform den diesfälligen für die Eisenbahnen Deutschlands infolge des praktischen Bedürfnisses durchgeführten Aenderungen des § 34 des Betriebsreglements (Beförderung von Leichen) und der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements (Verladung feuergefährlicher Gegenstände) haben das Oesterreichische Handels- und das Ungarische Kommunikationsministerium eine gleiche Abänderung bezw. Ergänzung des Betriebsreglements angeordnet. Dieselbe wurde als XI. Nachtrag zum Betriebsreglement herausgegeben und sind darin die durch hierseitige Verhältnisse bedingten Abweichungen mittelst durchschossenen Druck ersichtlich gemacht.

Zusammenstellungen bezüglich der Unterbietung von Verbandtarifen.

Es werden öfters Zusammenstellungen an die Stationen herausgegeben, welche wichtigere und häufiger angewendete Verbandstarifsätze für gewisse Artikel und Relationen oder die Bekanntgabe enthalten, dass bestimmte Verbandstarifsätze durch anderweite Frachtsätze, so insbesondere durch mittlerweile erfolgte Ermässigungen der einschlägigen Lokaltarife unterboten worden sind. Da die Umarbeitung eines solchen unterbotenen Verbandstarifes nicht immer sofort in Angriff genommen werden kann, bestehen im letzteren Falle innerhalb derselben Verkehrsrelation für den gleichen Artikel verschiedene Frachtsätze. Zur Beseitigung der dadurch entstehenden Tarifirrungen hat die K. K. Generalinspektion die Publikation dieser zunächst für den internen Dienst der Eisenbahnen bestimmten Zusammenstellungen zur allgemeinen Kenntnissnahme des Publikums veranlasst.

Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die dem Bernardino Rossi in Cles ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von der Südbahnstation S. Michele nach Tajo bezw. Dermullo auf weitere sechs Monate erstreckt; ferner dem Königlich Niederländischen Generalkonsul O. M. Roberts van Son in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende schmalspurige Dampftramwaylinien: 1. von der Station Pürbach-Schrems der Staatsbahnen über Schrems, Langegg und Kl.-Pertholz nach Heidenreichstein; 2. von der Station Erdweis der Staatsbahnen über Nagelberg (neue Glashütte) nach Nagelberg (alte Glashütte) und 3. von Schrems über Steinbach nach Nagelberg (neue Glashütte) auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt und endlich dem Ingenieur L. Ph. Schmidt in Theresienfeld die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten 1. für eine normalspurige Lokalbahn von Theresienfeld nach Wöllersdorf und 2. für eine normalspurige Strassenbahn (Dampftramway) vom Bahnhofe Wiener-Neustadt der Südbahngesellschaft nach Wöllersdorf auf die Dauer von drei Monaten ertheilt.

Atteste bezüglich des ermässigten Zuchtviehtarifes.

Die Weitschweifigkeit und Gefahr, welche mit der vorgeschriebenen Vorführung von Zuchtthieren bei den K. K. Bezirkshauptmannschaften behufs Erlangung der für die Anwendung des ermässigten Zuchtviehtarifes nothwendigen Atteste verbunden ist, hat das K. K. Handelsministerium zur Erlaubniss bestimmt, dass die Gemeindevorsteher der in Steiermark gelegenen Ursprungsorte der Thiere zur Ausstellung dieser Atteste vorläufig versuchsweise ermächtigt werden können, welche Dokumente zu ihrer Gültigkeit jedoch die Beglaubigung der K. K. Bezirksbehörde bedürfen. Falls sich keine Anstände ergeben, dürfte diese Erleichterung allgemein eingeführt werden.

Krankenkassenstatut.

Das „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 44 d. J. bringt das Musterformular eines Krankenkassenstatutes für die Oesterreichischen Eisenbahnen. Dasselbe enthält in 35 Paragraphen diejenigen für die Bildung solcher Kassen der Eisenbahnbediensteten zu beachtenden Bestimmungen, welche in den diesbezüglichen Gesetzen vom 30. März 1888 R.-G.-Bl. Nr. 33 und in dessen theilweiser Abänderung vom 4. April 1889 R.-G.-Bl. Nr. 39 (welche Novelle ebenfalls in diesem Verordnungsblatte enthalten ist) vorgeschrieben sind. Es haben auch bereits sämmtliche Oesterreichische Eisenbahnen die diesem Musterstatut entsprechenden Statuten ihrer Krankenkassen der Generalinspektion, als der Aufsichtsbehörde vorgelegt. Dieselben sind auch bestätigt worden, so dass diese Kassen sofort in Thätigkeit treten können. Bekanntlich bilden die Eisenbahnen für die Unfallversicherung eine eigene Berufsgenossenschaft und hat das Musterstatut für die Unfallversicherungskassen erst die Genehmigung der territorialen Unfallversicherungskassen und des Versicherungsbeirathes zn erhalten, bevor die Berufsgenossenschaft die gesetzliche Fähigkeit zur Diensthätigkeit erlangt. Nachdem die Eisenbahnen im gesammten Reichsgebiete bestehen, so ist diese Genehmigung von allen territorialen Unfallversicherungskassen einzuholen, ein Vorgang, welcher immerhin einige Zeit erfordern wird, so dass die Bildung der Berufsgenossenschaft und die Einsetzung der Kassen erst in einer späteren Zeit eintreten kann.

Ungarische Eisenbahn- und Verkehrsvorlagen.

In der Magnatenkammer (Herrenhaus) wurden folgende vom Abgeordnetenhause angenommene Regierungsvorlagen ebenfalls einstimmig angenommen, und zwar betreffend: 1. den internationalen Suezkanal-Vertrag; 2. die Kosten zur Beseitigung der Verkehrshindernisse beim „Eisernen Thore"; 3. die Aufschiebung der Frist zur Einverleibung der Freihäfen Fiume

und Triest in das Oesterreichisch-Ungarische allgemeine Zollgebiet; 4. die Konversion der Prioritäten der Kaschau-Oderberger Bahn; 5. die Betriebsübernahme bezw. die Verstaatlichung der I. Ungarisch-Galizischen und der Ungarischen Westbahn; 6. die Konzessionirung der Vizinalbahn Deés-Zilah; 7. die Regelung der schwebenden Schulden der Szamosthalbahn; 8. die Konzessionirung der die Ungarischen Staatsbahnen mit der Budapest-Soroksarer Bahn verbindenden Vizinalbahn; 9. die Konzessionirung der Vizinalbahn Belisce-Kapolna und 10. die Betriebsübernahme bezw. Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn. (Bericht über deren diesbezügliche Generalversammlung tragen wir noch nach.) Zu 1. und 5. wurden gleiche Vorlagen im Oesterreichischen Reichsrathe eingebracht und von dessen beiden Häusern genehmigt; die Sanktion dieser und der übrigen Vorlagen sowie deren Promulgirung durch das Reichs-Gesetzblatt bezw. die Ungarische Gesetzsammlung steht bevor.

Der Elbeumschlag im Verkehre mit Ungarn.

Die Oesterreichische Nordwestbahn hat die an diesem Verkehre betheiligten Bahnen zur Feststellung eines diesfälligen Tarifes eingeladen. Die Getreidesendungen aus Ungarn sollen denjenigen Ermässigungen unterzogen werden, welche auf Initiative der Ungarischen Staatsbahnen im Süddeutschen Verkehr und für den Umschlagsverkehr in Gustavsburg in Kraft getreten sind.

Tarifermässigungen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Gemäss der Konzessionsurkunde dieser Bahn ist dieselbe ausdrücklich verpflichtet worden, die im Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom Jahre 1854 normirte Bestimmung durchzuführen, wonach eine entsprechende Herabsetzung der Personen- und Frachttarife dann einzutreten hat, wenn die Reinerträgnisse der Bahn 15 pCt. des Anlagekapitales überschreiten. Da dieses (in Oesterreich einzig dastehende) günstige Ergebniss bereits im Jahre 1885 eingetreten ist, so wurde die genannte Verwaltung vom K. K. Handelsministerium zur Einführung der entsprechenden Tarifermässigungen s. Zt. aufgefordert. Dieselben sind am 1. März d. J. in Wirksamkeit getreten, schliessen sich zumeist den Tarifen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen an und sind im „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 47 d. J. aufgezählt.

Projekt einer Murthalbahn.

Für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Lambrecht der Kronprinz Rudolfbahn durch das Murthal bis Tamsweg event. Mautendorf mit einem Kostenvoranschlage von 3,5 Millionen Gulden hat der Steierische und der Salzburgische Landesausschuss eine Subvention von 400 000 fl. bezw. 60 000 fl. durch Uebernahme von Stammaktien unter dem Vorbehalte beschlossen, dass die übrigen Stammaktien durch die lokalen Interessenten übernommen werden. Nachdem dies nur zum Theil erfolgt ist, haben sich beide Landesausschüsse mit der Bitte um die Uebernahme von 500 000 fl. solcher Aktien an die Regierung gewendet.

Betriebsergebnisse der Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1888.

Dieselben vereinnahmten im Jahre 1888 etwa 40 Millionen Gulden und mithin 3½ Millionen Gulden über das Präliminare und um 4½ Millionen Gulden mehr als im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen etwa 21½ Millionen Gulden und blieben somit um 70 000 fl. unter dem Präliminare. Der erzielte Ueberschuss beziffert sich mit mehr als 18 Millionen Gulden und folglich um 3½ Millionen Gulden höher als das Präliminare. Der Betriebskoëffizient ist 54½ pCt., während er im Präliminare mit fast 60 pCt. eingestellt war und im Vorjahre über 56½ pCt. ausgemacht hat. Das investirte Kapital wird daher mit 4,55 pCt. verzinst, während es bisher blos 3,93 pCt. abgeworfen hat. Im Verkehr waren 5 184 km. — Die Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahnen vereinnahmte rein an 0,4 Millionen Gulden oder 11½ pCt. vom investirten Kapital. — Die Diosgyörer Staatswerke weisen einen Reinertrag von über 1 Million Gulden aus. Präliminirt waren blos 0,3 Millionen Gulden. Sie lieferten eine Verzinsung von 17½ pCt.

Eisenbahnkonferenz in Konstantinopel.

Die Delegirten der betheiligten Eisenbahnen haben verschiedene Tarifnachlässe vereinbart; das Hauptgewicht lag jedoch auf den Vereinbarungen über die direkte Expressverbindung Konstantinopels mit dem Westen. Es wurde nun festgesetzt, dass vom Mai angefangen der Orient-Expresszug mit Schlafwagen zweimal wöchentlich verkehren soll, und zwar wird die Ankunft in Konstantinopel Montag und Donnerstag um 1 Uhr 50 Minuten Nachmittags, die Abfahrt von hier am Mittwoch und Sonnabend um 7 Uhr 20 Minuten Abends erfolgen. Ende Mai wird man dann erwägen, ob es nicht zweckmässiger wäre, die Abfahrt auf 10 Uhr Abends anzusetzen. Vorläufig wird jeder Expresszug aus zwei Wagen mit 40 Plätzen bestehen, so dass wöchentlich 80 Plätze zur Verfügung stehen. Sollte sich diese Zahl als unzureichend erweisen, so würden wöchentlich drei Orient-Expresszüge verkehren.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russisches Eisenbahnkartell.

Im vorigen Herbst wurde in Warschau gelegentlich der Konferenz der Mitglieder des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnkartells der Antrag, die Iwangorod-Dombrowaer Bahn in den Verband aufzunehmen, abgelehnt, weil die Verkehrsbeziehungen dieser damals neu eröffneten Linie zur Carl Ludwigbahn noch nicht geregelt waren. Mit der Regelung dieser Angelegenheit sollten noch andere Bestimmungen behufs Verkehrstheilung und Frachtsatz vereinbart und auf Grund derselben dann ein neues Verbandsübereinkommen getroffen werden. Nach monatelangen Verhandlungen, während derer der Tarifkrieg einzelner Verwaltungen ruhte, wurde nun eine Verständigung insoweit erzielt, dass die Vertreter dieses Verbandes, der Südwestrussischen Bahnen, der Iwangorod-Tarnower, Warschau-Wiener, der Nord-, Carl Ludwig-, der Lemberg-Czernowitz-Jassy, sowie der Ungarischen und Oesterreichischen Staatsbahnen unter dem Vorsitze der Südbahn zu einer Konferenz zusammengetreten sind, um jene Vereinbarungen zu zeichnen. Bekanntlich sind die Einflüsse jener Tarifmaassregeln der Russischen Bahnen auf unsere östlichen Bahnen sehr schädigend gewesen und wird die Verbandkonferenz vor allem eine Tariferhöhung anbahnen und den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bessere Antheile am Verkehre gewähren. In indirektem Zusammenhange mit dieser Verbandkonferenz steht die nunmehr perfekt gewordene Ordnung der Differenzen, welche zwischen den Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahnen hinsichtlich der Verkehrsleitung für die Linien Munkacs-Beskid und Munkacs-Stry bestanden.

Generalversammlung der Donau-Draubahn am 7. April d. J.

Dem genehmigten Direktionsberichte sind folgende Daten zu entnehmen: Im Jahre 1888 kamen 59 Aktien im Betrage von 10 800 fl. Nominal zur Verloosung, so dass bis 31. Januar 1888 der Stand des Aktienkapitals noch 22 915 Aktien im Betrage von 4 583 000 fl. Nominal war. Ferner wurden 72 Prioritätsobligationen im Betrage von 14 400 fl. Nominal verloost, so dass bis 31. Januar 1888 die Prioritätsschuld noch 6 796 800 fl. betrug, daher noch 33 984 Prioritäts-Obligationen im Umlaufe verblieben.

Generalversammlung der Alföld-Fiumaner Bahn am 8. April d. J.

Dem seitens der betriebsführenden Direktion der Ungarischen Staatsbahnen vorgetragenen Jahresberichte für 1888 entnehmen wir folgende Daten: Der gesellschaftliche Aktienstand betrug zu Anfang des verflossenen Jahres 90 853 Stück, wovon infolge der Verloosung zu Ende desselben 90 293 Stück im Nominalwerthe von 18 058 600 fl. verblieben. Ferner verblieben von Prioritätsanlehen I. Emission 18 347 400 fl., von der II. Emission 1 548 600 fl. Nach Ertheilung des Absolutoriums schloss die Versammlung.

I. Generalversammlung der Dampftramway-Gesellschaft in Wien (vormals Krauss & Co.) am 17. April d. J.

Der Geschäftsbericht für 1888 bespricht die Schwierigkeiten, welche sich der Erweiterung dieses Bahnnetzes durch die bevorstehende Wienregulirung entgegenstellen. Die Betriebseinnahmen der gesellschaftlichen Linien betrugen im vergangenen Jahre 285 425 fl.; ihnen stehen Betriebsausgaben in der Höhe von 179 366 fl. gegenüber, so dass ein Betriebsüberschuss von 106 058 fl. resultirt. Hiervon steht zur Disposition der Generalversammlung die Summe von 104 456 fl., bezüglich deren Verwendung der Verwaltungsrath folgenden Antrag stellt: 1. Auf die 9 000 Prioritätsaktien eine Dividende von 4½ pCt. gleich 9 fl. mit zusammen 81 000 fl. und 2. auf die 9 000 Stammaktien eine Dividende von 1,50 fl. mit zusammen 13 500 fl. zu vertheilen; 3. dem neu zu kreirenden Erneuerungsfonds 6 000 fl. zuzuweisen und 4. den Rest von 3 956 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Generalversammlung genehmigte den Bericht des Verwaltungsrathes sowie dessen Antrag auf Vertheilung des Reingewinnes und beschloss eine Reihe von Statutenänderungen.

Generalversammlung der Wiener Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft am 19. April d. J.

Dem Jahresberichte für 1888 zufolge entwickelte sich die Geschäftsthätigkeit der gesellschaftlichen Unternehmung unter weit günstigeren Verhältnissen als in den beiden Vorjahren. Die Eisenbahngesellschaften, welche durch einige Zeit die Nachschaffung von Lokomotiven auf ein Minimum reduzirt hatten, wurden durch den sich wieder hebenden Verkehr zu nennenswertheren Anschaffungen veranlasst. Insbesondere die Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen effektuirte grössere Bestellungen, von welchen auch der gesellschaftlichen Fabrik ein entsprechender Antheil zugewiesen wurde. Es gelangten während

des Jahres 40 Lokomotiven und 12 Tender zur Ablieferung. Die Fabrik war ausserdem auch auf anderen Gebieten der Maschinenfabrikation thätig und hat im abgelaufenen Jahre eine Reihe zum Theil neuer Maschinen zur Ausführung gebracht. Der Gesammtwerth der konstruirten Lokomotiven und sonstigen Maschinen beträgt 1 234 186 fl. Für das Jahr 1889 sind bisher 40 Maschinen in Bestellung. Der Reingewinn für das Jahr 1888 beträgt 189 682 fl. Nach 5prozentiger Dotirung des Reservefonds mit 9 484 fl., Bestreitung der 5prozentigen Zinsen des Aktienkapitals mit 81 000 fl., Abrechnung der 15prozentigen Tantieme mit 14 879 fl. verbleiben nach Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1887 zur Verfügung der Generalversammlung 89 182 fl. Hiervon werden 48 600 fl. als Superdividende von 6 fl. für die Aktie vertheilt, 30 000 fl. in den Reservefonds hinterlegt und 10 582 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Es wird sonach den Aktionären eine Dividende von 16 fl. für die Aktie ausbezahlt werden, was eine 8prozentige Verzinsung des Aktienkapitals, ergibt, und der Reservefonds auf den Betrag von 84 193 fl. gebracht.

Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

In der am 25. April abgehaltenen Generalversammlung machte der Herr Vorsitzende, Verwaltungsraths-Präsident Dr. Wachsmuth, der letzteren zunächst Mittheilung von dem am 30. Mai v. J. erfolgten Ableben des früheren Präsidenten Karl Wolfrum und widmete seinem ausgezeichneten Wirken als Politiker und langjährigen Präsidenten des Verwaltungsrathes in herzlichen Worten einen warmen Nachruf.

Weiter theilte der Herr Vorsitzende mit, dass bezüglich der Regulirung des Anlagekapitales und der Reserven mit der Staatsverwaltung Verhandlungen im Zuge sind und dass der Verwaltungsrath nach gründlicher Erwägung aller Verhältnisse und bei der besonderen Wichtigkeit, welche die Anlage eines zweiten Hafens in Aussig für die Schifffahrt und den Eisenbahnverkehr habe, sich entschlossen, zur Ausführung dieses Projektes auf alleinige Kosten der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft sich bereit zu erklären.

Von dem im Auszug in Nr. 29 S. 300 d. Ztg. mitgetheilten Geschäftsbericht wurde Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe für den Rechnungsabschluss für 1888 das Absolutorium ertheilt.

Dem vom Verwaltungsrathe gestellten Antrage gemäss wurden von dem im Jahre 1888 erzielten Reingewinn (von 2 600 237 fl. Oe. W.) dem Reservefonds usw. 60 000 fl., zur Aktientilgung 20 559 fl., an 5 pCt. Zinsen für die cirkulirenden 25 442 Aktien à 10 fl. 50 kr. 267 141 fl., dem Erneuerungsfonds mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, denselben auch zu Neuanlagen zu verwenden, 500 000 fl., an statutenmässiger Tantieme dem Verwaltungsrathe 137 525 fl. zugewiesen. Von dem Reste zuzüglich des Vortrages vom Vorjahre von 317 881 fl. beschloss man, eine Superdividende von 16,43 pCt., d. i. je 34 fl. 50 kr. für 26 900 Stück Aktien und Genussscheine, daher 928 050 fl. zu zahlen und den Rest von 1 004 843 fl. als Gewinnvortrag für das Jahr 1890 zu bestimmen, jedoch mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, diese Vortragssumme ebenfalls zu Neuanlagen zu verwenden. Letzteres wird mit der beigefügten Erklärung angenommen, dass der früher geschaffene Dispositionsfonds als freies Eigenthum der Gesellschaft nur auf Antrag des Verwaltungsrathes zur Verfügung der Generalversammlung steht.

Zugleich wurde beschlossen, die diesjährige Dividende — ohne Präjudiz für künftige Jahre — schon ab 1. Mai flüssig zu machen.

Generalversammlung der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft am 26. April d. J.

Die Versammlung genehmigte den Antrag des Verwaltungsrathes in Bezug auf die Verwendung des Reingewinnes von 232 319 fl., welcher dahin geht, nach Abzug der Dotirung des allgemeinen Reservefonds und der Tantiemen für den Verwaltungsrath mit 25 215 fl. a) zur Vertheilung einer Dividende von $8^{1}/_{3}$ pCt. = 6,50 fl. für die Aktie, 172 640 fl., b) für ausserordentliche Reparaturkosten 30 000 fl. zu verwenden und c) den Rest von 4 463 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Verwaltungsrath Freiherr v. Sochor (Generaldirektor der Carl Ludwigbahn) ertheilte auf eine Anfrage Aufschluss bezüglich des Gemeinschaftsverhältnisses mit den Ungarischen Wagenleihgesellschaften. Dasselbe sei kein Kartell im gewöhnlichen Sinne des Wortes, und die Gesellschaft besitze vollständige Aktionsfreiheit. Der Zweck dieser Koalition sei in erster Linie die Vermeidung von Preisunterbietungen im Auslande; doch bestehe bei Wagenverleihungen keine geschäftliche Gemeinschaft. Der Präsident (Freiherr v. Eichler, Generalinspektor a. D. der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) machte noch die Mittheilung, dass der Wagenpark der Gesellschaft für das Jahr 1889 vollständig vermiethet sei, so dass schon jetzt auf ein günstiges Resultat gerechnet werden könne.

Geschäftsbericht und Generalversammlung der Böhmischen Westbahn vom 27. April d. J.

Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss für 1888 zeigen, dass im abgelaufenen Geschäftsjahre sowohl der Personen-, als auch der Frachtenverkehr eine Steigerung erfahren hat. Wenn das finanzielle Resultat demjenigen des vorausgegangenen Jahres nahezu gleich geblieben ist, so liegt der Grund hiervon zuvörderst in dem Umstande, dass die Verkehrssteigerung hauptsächlich die niedertarifirten Artikel betrifft, und ferner in den nöthig gewordenen Mehrauslagen. Es wurden im Jahre 1888 710 123 Personen befördert mit einer Einnahme von 659 819 fl. Gegen das Vorjahr beziffert sich die Verkehrssteigerung auf 35 720 Personen und die hieraus resultirende Mehreinnahme auf 21 581 fl. Im Güterverkehr einschliesslich Eilgut beläuft sich die verfrachtete Gesammtmenge auf 1 576 287 t, wofür 2 777 118 fl. eingenommen wurden. Gegen das Vorjahr ergibt sich daher bei der Mehrverfrachtung von 28 269 t eine Mehreinnahme von 13 806 fl.. An der Mehrverfrachtung nehmen theil die Güter der ermässigten Tarifklassen und der Spezialtarifklassen mit 25 489 t. Im internen Verkehre betrug die Beförderungsmenge 533 365 t. Dasselbe hat sich gegenüber dem Vorjahre um 75 165 t verringert, während der fremde Verkehr mit 1 042 923 t sich gegen das Vorjahr um 103 434 t erhöht hat. Die Verfrachtung von Kohle und Koks betrug 750 985 t. Die Kohle partizipirt sohin an der Verkehrssteigerung mit 24 704 t. Die nächstgrösste Beförderungsmenge lieferten Eisen- und Stahlwaaren, Feld- und Gartenerzeugnisse, insbesondere Rübe, Papier und Pappe, Hüttenprodukte und Glas und Glaswaaren. Erheblichere Minderverfrachtungen sind zu verzeichnen bei Erzen und Mineralien, bei Holz und bei Steinen, Erde und Cement. Die verschiedenen Einnahmen betrugen im Jahre 1888 123 041 fl. und haben sich gegen das Vorjahr um 22 172 fl. vermehrt, welche Vermehrung ihren Grund in den erhöhten Einnahmen aus den Wagenmiethegebühren findet. Die eigentlichen Betriebsausgaben beziffern sich mit 1 243 656 fl., haben sich gegen das Vorjahr um 53 775 fl. erhöht und betragen in Hunderttheilen der Einnahmen 34,75, gegen 33,80 Hunderttheile im Jahre 1887. Nach der Betriebsrechnung betrugen die Transporteinnahmen 3 455 302 (+ 36 180) fl., die verschiedenen 123 041 (+ 22 171) fl. und die Gesammteinnahmen 3 578 343 (+ 58 352) fl., die Betriebsausgaben 1 243 656 (+ 53 805) fl., die sonstigen und besonderen 358 005 (+ 7 223) fl. und die Gesammtausgaben 1 601 661 (+ 60 998) fl. Die erzielte Mehreinnahme stellt sich auf 1 976 682 (— 2 646) fl. Nach dem Haupt-Rechnungsabschluss machen die Aktiven 31 430 606 (— 14 770) fl. und die Passiven 30 796 058 (— 14 847) fl. Es ergibt sich mithin ein Ueberschuss von 634 548 (— 423) fl., wovon 526 132 (— 2 645) fl. auf das Reinerträgniss aus 1888 und 108 416 (— 2 222) fl. auf den Gewinnvortrag aus 1887 entfallen.

Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes für 1888 wurde die Verwendung des Reinerträgnisses nach dem Antrage des Verwaltungsrathes wie folgt beschlossen:

Von dem Ueberschusse wird der Betrag von 300 000 fl. als Superdividende vertheilt, sohin der Julikoupon der im Umlauf befindlichen 59 425 Aktien mit 10 fl. und der Julikoupon der im Umlaufe befindlichen 575 Genussscheine mit 5 fl. ohne Abzug eingelöst. Ferner werden 45 000 fl. dem Pensionsfonds zugewendet, der Betrag von 22 582 fl. der Spezialreserve refundirt, 165 000 fl. dem Spezialfonds gewidmet und 50 667 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die jüngste Bemerkung des Englischen Premiers, dass sich die Lage plötzlich wie ein Regenschauer ändern könne, die Rüstungen Russlands und die Russischen Sympathien in Serbien und Rumänien, dazu die Exzesse beim Kutscherstreik der Wiener Tramway dämpften die Haussebewegung. Dennoch stiegen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2585), Nordwestbahn (191,25) und Elbethalbahn (210,50), dann Kaschau-Oderberger (160,75) wegen des günstigen Verlaufes ihrer Konversion und Lemberg-Czernowitz-Jassy (236) infolge von Verstaatlichungsgerüchten. Matter waren Carl Ludwigbahn (206), Staatsbahn (245,25) und Südbahn (105,25). Ungarische Bahnen waren indess in andauernder Nachfrage, begründet durch die umsichtige Eisenbahnpolitik der Ungarischen Regierung.

Aus Bayern.

Ab 1. Mai l. J. ist den Inhabern von Rundreisebillets in Buchform im Bereiche der K. Bayerischen Staatseisenbahnen gestattet, die Fahrt auf jeder beliebigen Station und beliebig oft gegen Bestätigungsvormerk durch den Stationsvorstand zu unterbrechen.

Die Bestimmung, wonach die Unterbrechung der Fahrt auf den Koupons- und Aufenthaltsstationen ohne weitere Förmlichkeit statthaft ist, bleibt in Kraft.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. wird ein neues „Verzeichniss der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte“ (seither Koupons für kombinirbare Rundreisebillets) des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ausgegeben, welches sämmtlichen zur Annahme von Bestellungen ermächtigten Stationen rechtzeitig zukommen wird.

In dieses Verzeichniss sind auch Fahrscheine für Schweizerische Eisenbahn- und Dampfbootstrecken aufgenommen.

Im Verkehre mit der Schweiz wird, soweit lediglich Linien der Badischen, Bayerischen und Württembergischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen, der Pfälzischen Bahnen, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahn und der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn berührt werden (engerer Verband), für Rundreisehefte die Mindestentfernung von 600 km auf 400 km herabgesetzt.

Die doppelbefahrenen Strecken dürfen auch hierbei ein Viertel des Gesammtumfanges nicht übersteigen. Das Verlassen und Wiederbetreten dieses engeren Verbandsgebietes mit Rundreiseheften von weniger als 600 km ist unstatthaft.

Die gesonderten „Kombinirbaren Schweizerischen Rundreisebillets“ bleiben bis auf weiteres fortbestehen. Da jedoch die Schweizer Bahnen dem Vereins-Rundreiseverkehr beigetreten sind, ist die seitherige Verbindung eines Vereins-Rundreiseheftes mit einem Schweizer kombinirten Rundreisebillet von selbst ausgeschlossen, sofern das erstere nicht 600 km umfasst und eine geschlossene Rundreise darstellt.

Zu den Schweizerischen kombinirten Rundreisebillets, welche mindestens 200 km umfassen müssen, werden wie seither in München und Nürnberg 45 Tage gültige Hin- und Rückfahrtsbillets nach Lindau ausgegeben.

Das Verzeichniss der „Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte“ wird zum Preise von 50 ₰ ohne und 65 ₰ mit Uebersichtskarte an das Publikum abgegeben.

Reichsgerichts - Erkenntnisse.

v. O. **Haftpflicht.** Aus den Entscheidungsgründen: § 3 des Reichs - Haftpflichtgesetzes bestimmt, in welchem Umfange von dem haftpflichtigen Betriebsunternehmer Schadensersatz zu leisten ist, und zwar unter Nr. 1 für den Fall der Tödtung und unter Nr. 2 für den Fall einer Körperverletzung. Die Nr. 1, auf welche die Klageanträge im vorliegenden Prozesse gestützt sind, verleiht einerseits den Rechtsnachfolgern des Getödteten den Anspruch auf Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung sowie des Vermögensnachtheils, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat, andererseits denjenigen, welchen der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet war, Unterhalt zu gewähren, einen selbständigen Anspruch auf Ersatz des ihnen infolge des Todesfalles entzogenen Unterhalts. Beide Ansprüche setzen den Fall der Tödtung voraus, mag diese gemäss § 1 des Gesetzes bei dem Betriebe einer Eisenbahn erfolgt oder bei den im § 2 aufgeführten Betrieben durch ein Verschulden einer der daselbst bezeichneten Personen herbeigeführt sein. Von einer „Tödtung“ kann hier nach den allgemeinen und nach dem gesetzlichen Sprachgebrauche nur dann die Rede sein, wenn der Eintritt des Todes in einen ursächlichen Zusammenhange mit dem — kürzere oder längere Zeit vorher erfolgten — Betriebsunfalle steht. Namentlich lässt sich auch im Sinne des hier allein in Betracht kommenden § 1 nur da annehmen, dass ein Mensch bei dem Betriebe einer Eisenbahn „getödtet“ ist, wo sich der Tod als eine Folge des Eisenbahnbetriebes und des dabei erlittenen Unfalles darstellt. (Entscheid. Bd. I. S. 51; Eger, Reichs-Haftpflichtges. 3. Aufl. S. 68 f.). (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 29. November 1888, Jurist. Wochenschr. 1889, S. 25.)

---

v. O. **Unterhaltungspflicht des Betriebsunternehmers an Stelle des Getödteten.** Aus den Entscheidungsgründen: Im § 3 Nr. 1 des Reichs - Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 wird über das Bestehen und das Maass der Unterhaltungspflicht, welche der Betriebsunternehmer an Stelle des Getödteten erfüllen soll, keine Bestimmung getroffen. In diesen Beziehungen verweist das Reichsgesetz vielmehr auf das Landesrecht. Nur diejenigen Unterhaltsleistungen, die „vermöge Gesetzes“ dem Getödteten zufielen, liegen nunmehr an seiner statt dem Betriebsunternehmer ob. Unter „Gesetz“ ist unzweifelhaft das Landesgesetz gemeint, wie das Reichsgericht bereits erkannt hat (Entscheid. in Civilsachen Bd. XIII Nr. 5 S. 8). Auch soll dem Betriebsunternehmer nicht eine umfänglichere Unterhaltungspflicht angesonnen werden, als die des Getödteten war. Das Reichsgericht gewährt dem Unterhaltungsberechtigten nur den Anspruch auf Schadensersatz. Wo kein Schaden erwachsen ist, erledigt sich die Ersatzpflicht. Lediglich für den „infolge des Todesfalles entzogenen Unterhalt“ findet Ersatz statt, also insoweit nicht, als der Unterhalt nicht entzogen ist. Auch bemerken die Motive zu § 5 (S. 14) ausdrücklich: „Nur die Schadloshaltung, nicht die Bereicherung des Geschädigten kann das Gesetz im Auge haben.“ Soweit daher das Landesgesetz die Unterhaltungsverbindlichkeit des Getödteten einschränkt oder völlig in Wegfall bringt, kommen die gleichen Vergünstigungen dem Betriebsunternehmer ebenfalls zu statten. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. Februar 1889; Rep. VI. 321/88., Jurist. Wchschr. 1889.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. erscheint eine neue Ausgabe des Kohlentarifs für den Niederländisch - Dortmund - Gronau - Enscheder Verkehr, enthaltend Frachtsätze für den Kohlen- usw. Verkehr zwischen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-, der Niederländischen Rhein-, der Holländischen, der Nordbrabant-Deutschen, der Lüttich - Limburger und der Lüttich-Maestrichter Eisenbahn andererseits. Durch diesen Tarif werden die Ausnahmetarife A und B für die Beförderung von Steinkohlen usw. im Niederländisch-Dortmund - Gronau - Enscheder Verkehr vom 1. Oktober 1885 und das Heft 7 der Ausnahmetarife A und B für die Beförderung von Steinkohlen usw. im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr vom 1. November 1885, sowie die zu diesen Tarifen erschienenen Nachträge aufgehoben. In den neuen Tarif sind Sätze für den Verkehr mit den Stationen der Niederländischen Centralbahn, sowie für den Verkehr mit den Stationen Bozum, Hardegaryp, Haren, Kesteren, Kockange, Mantjum, Neuschanz, Vierverlaten, Vries-Zuidlaren, Wirdum der Niederländischen Staatsbahn und Elten der Niederländischen Rheinbahn nicht wieder aufgenommen worden. Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben letztere noch bis zum 15. Juni d. J. in Gültigkeit.

Exemplare des Tarifs sind in unserem Geschäftslokale hierselbst unentgeltlich zu haben.

Dortmund, den 29. April 1889. (1131)
Die Direktion.

Niederdeutscher Eisenbahn - Verband. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag 5 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.

Derselbe enthält neue Tarifsätze für die Station Wefensleben des Direktionsbezirks Magdeburg, anderweite Tarifsätze für die Station Tondern der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und für die in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt übergegangenen Stationen der Gotha - Ohrdrufer und Friedrichrodaer Eisenbahn, sowie Ausnahme-Frachtsätze für gebrannte Steine von Wittstock nach Berlin (Anh.-Dresd. und Potsd. Bahnhof).

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 30. April 1889. (1132)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Die nach Nachtrag 1 zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im obenbezeichneten Verkehre für den 1. Mai d. J. vorgesehenen Kürzungen einzelner Streckenentfernungen treten erst an einem noch bekannt zu machenden späteren Termine in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. April 1889. (1133)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Die im Getreidetarif von Stationen der Südwestbahnen nach Königsberg usw. vom 1./13. November pr. enthaltenen Frachtsätze ab Kiew Fluss nach Königsberg usw. bleiben bis 1./13. Mai cr. in Geltung.

Die Direktion. (1134)

Berlin-Norddeutscher bezw. Hanseatischer Ostdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. treten für den Verkehr zwischen Wittstock einerseits und Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Berlin, im April 1889. (1135)
Königliche Eisenbahndirektion
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im **Staatsbahn - Güterverkehr Bromberg - Berlin** tritt mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab im Verkehr von Vietz nach Stettin Central - Güterbahnhof für die im Ausnahmetarif 7 genannten Artikel als: Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke usw., zur Ausfuhr über See bestimmt, der erhöhte Frachtsatz von 0,57 ℳ für 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 28. April 1889. (1136)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband. — Verkehr mit Oesterreich. — (Aufhebung der Frachtsätze für Blankenburg a/H.) Am 1. Juli d. J. kommen die in den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 11 (Eisen, roh usw.) für den Verkehr zwischen Station Blankenburg a/H. der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn einerseits und sämmtlichen Oesterreichischen Stationen andererseits zur Aufhebung.

Magdeburg, den 30. April 1889. (1137)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. ab kommt in dem oben bezeichneten Verkehre für die Beförderung von Giesserei - Roheisen in Ladungen von mindestens 10 000 kg von der diesseitigen Station Vienenburg nach der Station Gassen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin ein Ausnahme - Frachtsatz von 0,82 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Magdeburg, den 30. April 1889. (1138)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien. Vom 1. Mai d. J. ab erfolgt im Lokal- und im direkten Verkehre der Werra- und Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn die Frachtberechnung für Wegebaumaterialien auf Grund des hierfür bestehenden Ausnahmetarifes unter Annahme der Entfernungen ohne die dabei verzeichneten Kilometer - Zuschläge.

Ausgeschlossen von dieser Ermässigung bleibt der Verkehr der Werra- und Wernshausen - Schmalkaldener Eisenbahn mit der Eisenberg-Crossener, Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra - Ebelebener, Ilmenau - Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Weimar-Geraer Eisenbahn, für welchen Verkehr die Kilometerzuschläge auch fernerhin zu berücksichtigen sind.

Erfurt, den 1. Mai 1889. (1139)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif 7. — (Düngemittel.) Vom 19. April a. St./1. Mai n. St. 1889 wird die Station Iwanowskaja der Orel-Witebsker Bahn für die Beförderung von Phosphorit aller Art, gemahlen und ungemahlen, in Wagenladungen zu 10 000 kg, nach den Stationen Königsberg i/Pr. und Memel über Dünaburg-Wirballen, in den Ausnahmetarif 7 mit den folgenden Frachtsätzen für 10 000 kg aufgenommen:

nach Königsberg auf 1 069 km 93,57 Rbl.
„ Memel „ 1 124 „ 98,45 „
ausserdem: für Aufladen . . 2,67 „
„ Uebergabe . 1,50 „

Bromberg, den 25. April 1889. (1140)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 26. März d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass der neue **Bromberg-Sächsische Vieh- usw. Tarif** nunmehr am 1. Juni d. J. zur Herausgabe gelangt.

Derselbe ist vom 20. Mai d. J. ab bei den Expeditionen käuflich zu haben.

Bromberg, den 30. April 1889 (1141)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Für Getreide usw. von Stationen der Rschew-Wiasma und Nowotorschok Bahn tritt von sogleich über Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel ein Ausnahmetarif in Kraft. Die Tarife sind demnächst käuflich zum Stückpreise von 10 ₰ auf den Empfangsstationen zu haben. (1142)

Die Direktion.

Güterverkehr zwischen Sächsischen Stationen einerseits und Belgischen Stationen andererseits. Die Station Leipzig (Thüring. Bhf.) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt ist in den Nachtrag I des Reexpeditionstarifs vom 1. April 1889 aufgenommen worden.

Ueber die Höhe der betreffenden Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 4. Mai 1889. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1889 tritt der Nachtrag III zum Verbandsgütertarif, Theil II des Triest-Fiume-Sächsischen Eisenbahnverbandes in Kraft.

Derselbe enthält:

Ergänzungen der besonderen Bestimmungen des Haupttarifes, Aenderung der Anwendung des Ausnahmetarifs 11, neue und geänderte Frachtsätze in den Klassen- und Ausnahmetarifen und Aenderung der Zuschlagstaxen des Nachtrages II vom 1. Februar 1889.

Ab 15. Mai l. J. gelangen die im Nachtrag III in der Kolonne B enthaltenen Zuschlagstaxen zur Anwendung.

Wien, am 25. April 1889. (1144)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich. Einführung von Nachträgen. Mit 15. Mai d. J. treten folgende Nachträge in Kraft: Nachtrag IV zu den Tarifen Oesterreich-Laube und Dresden-Elbkai vom 1. 3. 1888 und Oesterreich-Aussig Ldpl. vom 15./4. 1888, ferner Nachtrag V zum Tarife Oesterreich-Schönpriesen Umschlag vom 1./9. 1888.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und der Frachtsätze bezw. der Ausnahmetarife, welche im Kartirungs- und Rückvergütungswege Anwendung finden.

Wien. den 30. April 1889. (1145)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Rumänische Bahnen. Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die Spezial- und Ausnahmetarife unseres Lokaltarifs nur über ein besonderes, durch eine Frachtbriefklausel des Aufgebers zum Ausdruck gebrachtes Verlangen angewendet werden. (1146)

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. K. K. priv. Leoben Vordernberger Bahn. Schüler- und Arbeiterabonnementskarten. In Betreff der Ausgabe von Schüler- und Arbeiterabonnementskarten auf den Linien der Südbahn, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter und der Leoben-Vordernberger Bahn, haben vom 1. Mai 1889 an folgende Bestimmungen Geltung:

Schülerabonnementskarten werden nur an ordentliche Hörer, bezw. Schüler (männlichen und weiblichen Geschlechtes) verabfolgt, welche öffentliche Lehranstalten, als: Hochschulen, Mittelschulen, Gewerbeschulen, Bürgerschulen und Volksschulen, oder diesen gleichgestellte Privatlehranstalten, ausserhalb ihres Wohnortes oder das Konservatorium für Musik in Wien besuchen und allein zu diesem Zwecke die Bahn befahren.

Ausserordentliche Hörer, bezw. Schüler der benannten Lehranstalten, sowie Besucher von Fortbildungsschulen, Abend- und Sonntagskursen, ferner von anderweitigen Musik-, Sprach-, Näh- und Kochschulen usw., haben auf Ertheilung von Schülerkarten keinen Anspruch.

Die Schülerabonnementskarten sind Monatskarten und haben während des Monats, für welchen sie ausgestellt sind, Gültigkeit zu beliebigen Fahrten auf der betreffenden Strecke mit den fahrplanmässigen Zügen, ausschliesslich der Kurier- und Eilzüge.

Arbeiterabonnementskarten werden nur an solche im Tag- oder Wochenlohne stehenden Fabriks- und gewerblichen Hilfsarbeiter bezw. an Praktikanten und Lehrlinge männlichen und weiblichen Geschlechtes ausgegeben, welche ihren Erwerb ausserhalb ihres Wohnortes haben und aus diesem Anlasse die Bahn an den Werktagen (mit Ausschluss der Sonntage) benutzen.

Lehrmädchen in Näh-, Kochschulen usw. haben auf Ertheilung von Arbeiterabonnementskarten keinen Anspruch.

Die Arbeiterabonnementskarten sind Wochenkarten, und sind für je eine Fahrt in jeder Richtung an den sechs Werktagen eingerichtet. Die Benutzung der Kurier- und Eilzüge mit Arbeiterabonnementskarten ist ausgeschlossen.

Eine Aufzahlung für die Benutzung der Kurier- und Eilzüge oder für die Be-

nutzung einer höheren Wagenklasse ist weder bei den Schüler- noch bei den Arbeiterabonnementskarten zulässig, ebenso kann eine Fahrtunterbrechung weder mit Schüler- noch mit Arbeiterabonnementskarten stattfinden. Freigepäck wird auf Abonnementskarten dieser Kategorien nicht zugestanden.

Jeder Bewerber um eine Schüler- oder Arbeiterabonnementskarte hat dem Personenkassirer jener Station, bei welcher er die Karte lösen will, seine Photographie (Visitenkartenformat auf Karton $10\frac{1}{2}$ cm hoch und $6\frac{1}{2}$ cm breit) zu übergeben. Der Personenkassirer klebt diese Photographie auf die dritte Seite eines Legitimationsblanketts und händigt dasselbe dem Bewerber ein. Dieser hat nun auf der zweiten Seite der Legitimation seine Eigenschaft als Schüler, bezw. Arbeiter von der Schulleitung, bezw. von dem Arbeitsgeber, ferner seinen Wohnort von der Ortsgemeinde bestätigen zu lassen und die so ausgefertigte Legitimation der Station, von welcher das Blankett bezogen wurde, behufs Veranlassung der Prüfung und Abstempelung durch die Generaldirektion zurückzustellen. Die von der Generaldirektion geprüfte und abgestempelte Legitimation berechtigt sodann zur Erlangung von Abonnementskarten und zwar bei Schülern während des Schuljahres und bei Arbeitern während des Kalenderjahres.

Die Preise der Schüler- und Arbeiterabonnementskarten werden bis auf weiteres wie folgt bemessen:

1. Schülerabonnementskarten pro Monat:

II. Klasse

für die ersten 8 km . . . . . 3,60 fl.
„ jedes weitere Kilometer bis einschl. 20 km . . . . . . —,30 „
„ jedes Kilometer über 20 km. —,15 „

III. Klasse

„ die ersten 8 km . . . . . . 2,40 „
„ jedes weitere Kilometer bis einschl. 20 km . . . . . . —,20 „
„ jedes Kilometer über 20 km. —,10 „

in Oesterr. Währung Noten einschl. ärarischer Stempelgebühr für je einen Schüler.

2. Arbeiterabonnementskarten pro Woche:

III. Klasse

für die ersten 8 km . . . . . —,60 fl.
„ jedes weitere Kilometer . . —,05 „

in Oesterr. Währung Noten einschl. ärarischer Stempelgebühr für je einen Arbeiter.

Soferne Ungarische oder kroatische Strecken in Frage kommen, wird zu obigen Gebühren noch die entfallende Ungarische Transportsteuer hinzugerechnet.

Für Schüler- und Arbeiterabonnementskarten im Verkehre mit Wien (Hauptzollamt) und mit den Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn, wird zu dem Preise nach Wien (Südbahnhof) bei Schülerabonnementskarten in der II. Klasse 3,75 fl., in der III. Klasse 2,50 fl. pro Kopf und Monat; bei Arbeiterabonnementskarten in der III. Klasse —,60 fl. pro Kopf und Woche zugeschlagen.

Die Schüler- und Arbeiterabonnementskarten haben nur in Verbindung mit der betreffenden Legitimation Gültigkeit. Personen mit solchen Abonnementskarten, die sich nicht mit der zugehörigen, vollkommen adjustirten Legitimation ausweisen können, werden wie Reisende ohne Fahrkarte behandelt und die betreffende Abonnementskarte bezw. nicht zugehörige Legitimation eingezogen.

Schüler- und Arbeiterabonnementskarten können auch innerhalb eines Monats bezw. innerhalb einer Woche gegen Erlag des ganzen pr. Monat bezw. pr. Woche entfallenden Abonnementspreises gelöst werden; die Gültigkeit der Karte erlischt jedoch mit Ende des Monats bezw. am Samstage der Woche, innerhalb welcher sie gelöst wurde.

Wien, am 15. April 1889. (1147)

Die Generaldirektion.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Ausgabe von Tour- und Retourkarten. Vom 1. Mai d. J. an gelangen nachstehend verzeichnete Tour- und Retourkarten zu ermässigten Preisen zur Ausgabe:

Relation	II. Klasse	III. Klasse
	Gulden Oe. W. Noten einschl. Stempel	
Zwischen Felixdorf und		
Liesing	1,65	1,10
Mödling	1,45	0,95
Zwischen Kapfenberg und		
Semmering	3,50	2,30
Zwischen Marburg und		
Puntigam	3,60	2,40
Kalsdorf	3,20	2,10
Wildon	2,60	1,70
Lebring	2,40	1,60
Leibnitz	2,—	1,30
Ehrenhausen	1,50	1,—
Spielfeld	1,20	0,80
Egydi-Tunnel	1,10	0,70
Pössnitz	0,50	0,35
Zwischen Cilli und		
Rann	4,40	2,90
Videm-Gurkfeld	3,90	2,60
Reichenburg	3,50	2,30
Lichtenwald	2,60	1,70
Zwischen Markt-Tüffer und		
Rann	3,60	2,40
Videm-Gurkfeld	3,20	2,10
Reichenburg	2,70	1,80
Lichtenwald	2,—	1,30
Zwischen Römerbad und		
Rann	3,20	2,10
Videm-Gurkfeld	2,70	1,80
Reichenburg	2,40	1,60
Lichtenwald	1,50	1,—
Zwischen Steinbrück und		
Rann	2,70	1,80
Videm-Gurkfeld	2,40	1,60
Reichenburg	2,—	1,30
Lichtenwald	1,10	0,70
Zwischen Laibach und		
Sessana	6,50	4,30
Zwischen Grasstein und		
Gossensass	1,20	0,80
Innsbruck	4,40	2,90
Zwischen Innsbruck und		
Waidbruck	6,30	4,20
Atzwang	6,80	4,50
Blumau	7,20	4,80

Die Gültigkeitsdauer der vorbezeichneten Tour- und Retourkarten beträgt 3 Kalendertage; Sonn- und Feiertage werden bei Berechnung der Gültigkeitsdauer **nicht** in Betracht gezogen.

Ausnahmsweise wird jedoch jenen Tour- und Retourkarten, welche in der Zeit vom 1. Mai bis 15. September l. J. gelöst werden, ohne Rücksicht auf Sonn- und Feiertage eine achttägige Gültigkeit zugestanden.

Die Benutzung der Kurier- und Eilzüge ist nur gegen Aufzahlung der normalen Differenz von den Postzugs- auf die Eilzugsgebühren gestattet.

Im übrigen sind die Bestimmungen über Ausgabe und Benutzung dieser Retourkarten dieselben, wie für die bisher in anderen Relationen zur Ausgabe gelangenden derlei Karten.

Wien, am 15. April 1889. (1148)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft.

Direkter Personen- und Gepäckverkehr von Brody und Podwoloczyska nach Newyork. Mit Gültigkeit vom 15. Mai cr. gelangt ein Tarif für die direkte Abfertigung von Reisenden und ihres Gepäckes ab Brody und Podwoloczyska über Bremen, Hamburg oder Stettin nach Newyork zur Einführung.

Die Beförderung der Reisenden erfolgt ab Brody und Podwoloczyska mit den gewöhnlichen Personen- oder gemischten Zügen — mit Ausschluss der Kurier-, Eil-, Schnell- und Expresszüge — in III. Wagenklasse bis Oswiecim und ab da in IV. Wagenklasse bis zu den Schiffsstationen des Norddeutschen Lloyd bezw. der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft, Bremen, Hamburg oder Stettin.

Die Seefahrt von Bremen, Hamburg oder Stettin nach Newyork erfolgt im Zwischendeck auf Dampfern der vorgenannten Schifffahrtsunternehmungen bis Newyork auf dem direkten Seewege, d. h. ohne, dass die Passagiere unterwegs umzusteigen brauchen.

In den Ueberfahrtspreisen ist die Beköstigung während der Seefahrt inbegriffen.

Exemplare des Tarifes sind in den Stationen Brody und Podwoloczyska und bei den betheiligten Eisenbahn- und Schifffahrtsverwaltungen zu beziehen.

Wien, den 29. April 1889. (1149)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 27. April 1889 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1889 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom 15. Mai 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Obligationen zu je 1 500 *M.* der D. R.-W. 72 Stück u. zw. die Nummern:

von	269	bis	272	von	7077	bis	7080
„	1325	„	1328	„	7769	„	7772
„	2461	„	2464	„	8865	„	8868
„	3577	„	3580	„	8905	„	8908
„	3853	„	3856	„	9469	„	9472
„	4769	„	4772	„	9525	„	9528
„	5641	„	5644	„	10609	„	10612
„	5813	„	5816	„	10981	„	10984
„	5989	„	5992	„	11077	„	11080

b) von den Obligationen zu je 300 *M.* der D. R.-W. 160 Stück u. zw. die Nummern:

von	12401	bis	12420	von	26781	bis	26800
„	17361	„	17380	„	30981	„	31000
„	20621	„	20640	„	37481	„	37500
„	22541	„	22560	„	37921	„	37940

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Schuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1889 aufhört, erfolgt gegen

Rückgabe der Obligationen nebst allen nicht verfallenen Koupons und des Talons mit dem auf der Obligation ersichtlichen Nominalwerthe am 30. Juni 1889 nach dem Wortlaute der Schuldverschreibungen u. zw.:

in Deutschland in Mark Deutscher Reichswährung,
„ Oesterreich nach Wahl der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

entweder in derselben Valuta, oder in Gulden Oesterr. Währung in Silber in dem, dem Kourswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Obligationen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahr 1886 die Obligationen:

Lit. A zu je 1500 ℳ. Nr. 7669 7670 7671 und 7672.

Lit. B zu je 300 ℳ. Nr. 22735 38698 38699 und 38700

Aus dem Verloosungsjahr 1887:

Lit. A zu je 1500 ℳ. Nr. 4609 4610 4612 5383 und 10312.

Lit. B zu je 300 ℳ. Nr. 13481 13482 13489 13490 13491 18880 29402 29403 29417 29418 29419 38526 38527 38528 38529 38530 38531 38532 38533 38901 38903 und 38915.

Aus dem Verloosungsjahr 1888:

Lit. A zu je 1500 ℳ. Nr. 1187 1188 3235 4522 4523 4524 9990 und 9991.

Lit. B zu je 300 ℳ. Nr. 13092 13098 13099 13100 14422 17107 17108 17110 17112 17115 17118 17120 17272 35212 35214 35215 36202 und 36207.

Der Betrag der fehlenden Koupons wird an dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 29. April 1889. (1150)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Verloosung der Aktien und der 4 pCt. Prioritätsobligationen. Bei der laut Notariatsprotokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verloosung unserer Aktien und 4 pCt. Prioritätsobligationen wurden nachfolgende Nummern gezogen und zwar:

Aktien.

Nr. 10568 53523 56036 74141 74477 90239 93871 94488 97103 99797 101051 111397 111455 120348 121073 123945 124990 125976 126515 130217, zusammen 20 Stücke.

4 pCt. Prioritätsobligationen, steuerpflichtige.

Nr. 1101—1110 3681—3690 3811—3812 4591—4600 9791—9800 14721—14730 15331 bis 15340 21891—21900 23181—23190 23471 bis 23480 25071—25080 25821—25830 27841 bis 27850 33031—33040 37201—37210 42431 bis 42440 45391—45400, zusammen 162 Stücke.

4 pCt. Prioritätsobligationen, steuerfreie.

Nr. 53461—53470 55131—55140 55911 bis 55920 68451—68460 73661—73670 75101 bis 75110 77441—77450 80141—80150 81681 bis 81690 82401—82410 89091—89100 91331 bis 91340 96611—96620 97351—97360 99791 bis 99800 100241—100250 101391—101395 101471 bis 101480 102271—102280 107331—107340 107491—107500 109191—109200 115501 bis 115510 120871—120880 121031—121040 122771 bis 122780 123401—123410 128411—128420 131571—131580 131921—131930 132201 bis 132210 136901—136910 148281—148290 149441 bis 149450 149861—149870 151511—151520 169501—169510 170751—170760 171521 bis 171530 175691—175700, zusammen 395 Stücke.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Aktien und 557 Obligationen erhalten vom 1. November d. J. angefangen, das Nominalkapital, d. i. für je Eine Aktie den Betrag von Zweihundert Gulden Oe. W. Silber (200 fl.) und für je Eine Prioritätsobligation den Betrag von Dreihundert Gulden Oe. W. Silber (300 fl. Oe. W.) nebst den bis 31. Oktober d. J. laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Koupons und dem Talon bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien oder den Kassen der K. K. priv. Oesterr. Länderbank in Wien ausbezahlt. Allfällig fehlende Koupons werden vom Kapitalsbetrage in Abzug gebracht.

Für die verloosten Aktien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere, auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Aus den früheren Verloosungen wurden nachstehende Nummern noch nicht eingelöst und zwar von:

Aktien.

Nr.	verloost	Nr	verloost	Nr.	verloost
74069	1888	86603	1887	100609	1888
108005	1888	109873	1888	110812	1888

4 pCt. Prioritätsobligationen, steuerpflichtige.

Nr.	verloost	Nr.	verloost
74—77	1887	79—80	1887
3861—3862	1886	5666—5670	1888
18736—18737	1888	26551—26560	1886
30191—30194	1888	39031—39036	1888
44491—44500	1888	47171—47180	1888

4 pCt. Prioritätsobligationen, steuerfreie.

Nr.	verloost	Nr.	verloost
61217	1886	66191—66200	1888
76871—76879	1885	80841—80844	1885
80860	1888	89758—89759	1886
92071—92074	1888	98845	1888
109771—109780	1886	110359—110360	1887
113691—113700	1888	115781—115790	1888
127155—127156	1886	129051	1887
129053	1887	135833	1888
135837—135840	1888	145775—145780	1888
146898—146900	1888	152797	1888
152800	1888	160851—160860	1887
166541—166550	1888.		

Wien, am 1. Mai 1889. (1151)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung vom 27. April 1889 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 25. April l. J. stattgefundenen 31. ordentlichen Generalversammlung in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 98 Stück Aktien wurden folgende Nummern gezogen:

513 530 646 841 996 1022 1089 1156 1347 1599 1694 1862 1903 2116 2300 2365 2543 3032 3234 3864 4071 4153 4450 5268 5390

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

5629 6614 6804 6874 7031 7086 7216 7861 7942 8081 8794 9011 9987 10048 10109 10259 10340 10564 11066 11109 12248 12303 12398 12757 13165 13329 13377 13970 14644 15648 16318 16525 17012 17611 17741 17806 17952 18291 18361 18876 19206 19592 19596 19687 19730 19814 20132 20263 20276 20564 21197 21296 21744 21896 21935 22106 22177 22216 22432 22891 23011 23111 23199 23724 23800 24235 24239 24448 24494 25377 25797 26697 26806

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Koupons von einschliesslich Nr. 32 an und des Talons vom 1. Juli 1889 angefangen mit je 210 fl. Oe. W. Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.;
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne;
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:
Aus dem Verloosungsjahre 1883:
Nr. 24961.
Aus dem Verloosungsjahre 1888:
Nr. 7929 und 24615.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für fehlende Koupons entfallende Betrag vom Kapital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 29. April 1889. (1152)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 35. Zeitung des Vereins 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Mai 1889.

Inhalt:

Einige Angaben über Brasilianische Eisenbahnen.

An der Entwickelung des Eisenbahnwesens in Südamerika haben in neuerer Zeit die Kreise unserer Grossindustriellen, Fabrikanten und Banken ein reges Interesse genommen.

Bislang war es vorwiegend England, welches den Südamerikanischen Staaten zu ihren Bahnbauten und ihrem Bahnbetriebe die Kohlen, die Schienen, Wagen, Lokomotiven usw. lieferte. Jetzt tritt auch Deutschland in den Wettbewerb auf diesem Gebiete ein. Einige Mittheilungen über die an Ort und Stelle in Südamerika gemachten Beobachtungen sind deshalb vielleicht nicht ganz werthlos. Brasilien, das grösste Reich des Südamerikanischen Kontinents, hat ein verhältnissmässig noch wenig ausgebautes Bahnnetz. Bei der ungeheuren Ausdehnung dieses Landes, der verhältnissmässig schwachen Bevölkerungszahl, dem für die Europäer wenig passenden tropischen Klima ist es erklärlich, dass der Bahnbau daselbst noch nicht einen Aufschwung in dem Umfang genommen hat, wie beispielsweise der Argentiniens.

Für den Leser dieser Zeitschrift ist es nicht leicht, sich über die Bahnverhältnisse Brasiliens einen Ueberblick zu verschaffen, weil eine Karte nicht beigelegt werden kann. Ich will daher zur allgemeinen Orientirung einige Angaben voraufschicken, damit über die geographische Beschaffenheit Brasiliens, soweit sie für das Nachstehende in Betracht kommt, ein ungefähres Bild gegeben wird.

Brasilien soll einen Flächeninhalt von 8⅓ Millionen Quadratkilometer, eine Bevölkerung von 12,8 Millionen haben, das macht also auf 1 qkm nicht mehr als 1,5 Köpfe. Das Land liegt fast ausschliesslich in der heissen Zone, ist an den Küsten gebirgig und hat die bekannten gewaltigen Ströme, worunter der Marañon mit seinen vielen schiffbaren Nebenflüssen die erste Stelle einnimmt. Der grösste Theil des Landes liegt südlich vom Aequator. Das Klima in den Niederungen und Küstenplätzen ist für den Europäer ungesund, auf den Hochebenen dagegen weniger nachtheilig. Selbst in der Hauptstadt Rio de Janeiro ist das gelbe Fieber ein ständiger Gast, und in den übrigen Küstenplätzen sind die Gesundheitsverhältnisse noch weniger günstig. Die Haupthandelsplätze sind die Hafenstädte

Para	unter 1°	südlicher	Breite.
Pernambuco .	„ 8°	„	„
Bahia	„ 14°	„	„
Rio de Janeiro	„ 23°	„	„
Santos	„ 24°	„	„

Abgesehen von Para sind die genannten Städte für Südamerikanische Verhältnisse sämmtlich Handelsplätze ersten Ranges, Rio de Janeiro kann sogar als ein Welthandelsplatz bezeichnet werden.

Die Hauptstadt Brasiliens galt bis vor kurzem als die bevölkertste und wichtigste Handelsstadt Südamerikas. Jetzt trifft das nicht mehr zu. Der in Buenos Ayres konzentrirte Verkehr der La Plata-Staaten hat den Schwerpunkt der Handelsbeziehungen nach dort verlegt und kann jetzt Buenos Ayres

als die wichtigste Stadt Südamerikas bezeichnet werden. Es ist schwer zu sagen, ob dieses Verhältniss ein dauerndes sein wird. Brasilien, bei seiner verhältnissmässig geordneten Verwaltung, gibt seiner Hauptstadt ein so grosses Hinterland, dass jeweilige Schwankungen in den Handelsbeziehungen leicht dazu führen können, Rio de Janeiro wieder zum ersten Platz Südamerikas zu machen. Die schönste Stadt des genannten Erdtheils bleibt sie unbedingt.

Ein grosser Theil der Brasilianischen Küstenschifffahrt liegt in Deutschen Händen. Die Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen Gesellschaft, sowie des Norddeutschen Lloyd vermitteln bei ihren Fahrten von Brasilien nach Argentinien und umgekehrt den Waarenaustausch zwischen beiden Ländern bezw. den Brasilianischen Plätzen unter einander. So z. B. liefert Argentinien bei seinem Viehreichthum das gesalzene Fleisch für die niederen Volksklassen Brasiliens. Ebenso kommt von dort in grossen Mengen der Weizen nach den Brasilianischen Plätzen, während andererseits wieder zur Verfrachtung nach Europa in Brasilien meist Tabak und vor allen Dingen Kaffee geladen wird. Brasilien war bis vor kurzem das letzte Land, in welchem die Sklaverei gesetzlich gestattet war. Im Mai vorigen Jahres hat die Freigabe der Sklaven stattgefunden. Welchen Einfluss diese Maassregel auf die fernere Entwickelung des Landes haben wird, kann man kaum übersehen. Die Brasilianischen Abgeordneten malen die Zukunft mit düsteren Farben. Sie erinnern daran, dass über $^7/_{12}$ der Bevölkerung aus Negern und Mischlingen besteht und dass der Neger keine Lebensbedürfnisse habe und in Zukunft nicht mehr arbeiten werde, als wie zur nothdürftigen Erhaltung seiner Existenz nothwendig sei. Fehlt aber die billige Arbeitskraft, so ist der Kaffeeplantagenbau ruinirt. Hat der Neger und Mischling bürgerliche Rechte bekommen, so wird er bald die entscheidende Stimme bei allen Angelegenheiten haben und das kann Zustände herbeiführen, wie sie auf der grossen Antilleninsel St. Domingo seit mehr als 70 Jahren sich ergeben haben. Der Einfluss der Dynastie wird hieran kaum etwas ändern können. Das monarchische Gefühl ist in Brasilien leider nicht stark vertreten.

Die Interessen der einzelnen Provinzen dieses grossen Landes gehen weit auseinander. In Rio Grande do Sul und in St. Catharina, den südlichsten Provinzen, überwiegt gegenwärtig noch das Deutsche Element. Die Italienische Einwanderung ist aber schon sehr stark geworden und hat dem Lande eine grosse Zahl von Einwohnern zugeführt, die an ihrem Sonderinteresse festhält.

Die alten Portugiesischen Familien in den Provinzen, wo der Kaffeebau florirt, haben ihren Wohlstand und Reichthum nur durch die Sklaverei erworben und erhalten. Sie stehen deshalb als Grossgrundbesitzer nicht mehr auf eigenen Füssen, während in den südlichen Provinzen der kleinere landwirthschaftliche Besitz vorherrscht und die Eigenthümer sich im allgemeinen ohne Sklaverei beholfen haben. Nachdem nun mit Aufhebung der Sklaverei die Grundlage für den Plantagenbau gefallen ist, vermuthet man, dass der Schwerpunkt des Wohlstandes sich nach der südlichen Provinz Rio Grande do Sul in wenigen Jahrzehnten verlegt. Urtheilsfähige Brasilianer glauben nicht, dass bei diesen Veränderungen in den wirthschaftlichen Interessen der Staat seinen gegenwärtigen Zusammenhang behalten wird. Sie haben schon im Mai vorigen Jahres bei Befreiung der letzten Sklaven eine Krisis befürchtet, da die grossen Plantagenbesitzer mit einem Schlage durch dieses Gesetz Hunderttausende verloren haben. Nur die überaus günstige vorjährige Kaffeeernte, die viermal so ertragsreich gewesen sein soll, als wie in dem besten früheren Jahre, hat den Ausfall vorübergehend einigermaassen gedeckt. Wäre dieser zufällige Umstand nicht eingetreten, so würde voraussichtlich ein wirthschaftlicher Krach von den schwersten Folgen unvermeidlich gewesen sein.

Es ist eine auffällige Erscheinung, dass die Brasilianischen Grossgrundbesitzer in grosser Zahl nach Uruguay auswandern. Werthvolle Ländereien sind in diesem Staate verhältnissmässig noch billig zu erwerben und die Viehzucht, welche dort vorherrscht, gestattet es, ein weniger starkes Arbeitspersonal zu halten, als wie es der landwirthschaftliche Betrieb, namentlich der Plantagenbau, in Brasilien erheischt. Die Auswandernden sind vorwiegend Brasilianer Portugiesischer Abstammung. Sie ziehen aus den nördlichen Provinzen nach Süden und überschlagen die Provinzen Rio Grande do Sul und St. Catharina, wo das Germanische Element vorherrscht.

Uruguay im Innern erscheint dem Reisenden in manchem Distrikt wie eine Brasilianische Provinz. Es entspricht dieses auch gewissermaassen der bisherigen historischen Entwickelung; denn Uruguay war früher Portugiesische Kolonie und gehörte zu Brasilien.

Die gesetzliche Landessprache in Brasilien ist das Portugiesische.

Kommen wir nunmehr auf die Brasilianischen Verkehrswege zu sprechen. Da ist es zunächst der Amazonenstrom, durch welchen das Innere des Landes erschlossen wird. Englische Gesellschaften haben auf diesem Strom regelmässige Dampferverbindungen eingerichtet. So nehmen unter anderem die Erzeugnisse aus dem tropischen Theil von Bolivia den Wasserweg, d. h. also, sie gelangen unter Benutzung der schiffbaren Nebenströme (z. B. des Rio Madeira) in den Amazonenstrom bis Para oder einem anderen Hafen, wo sie auf die Ozeandampfer übergehen. Diese Verbindung mit Bolivia ist aber noch eine sehr unvollkommene. Der grösste Theil der Ausfuhr des alten Inkalandes, das ist das jetzige Bolivia, ging bis vor kurzem nach der Westküste. Seitdem aber durch den Krieg zwischen Chile und Peru und die dadurch bedingten Grenzveränderungen Bolivia von der Westküste abgedrängt worden ist, wird aus dem werthvollen Bergland Boliviens der Waarenverkehr mittelst Maulthierkarawanen nach Argentinien geleitet. In Argentinien besteht eine 1 473 km lange Bahnverbindung von Buenos Ayres über Cordoba, Tucumann bis Chilcas, einem Orte in der Provinz Salta. Die Argentinische Nationalregierung betreibt mit einer für Südamerikanische Begriffe anerkennenswerthen Energie den Weiterbau dieser Bahn bis Jujuy, von dort ist die Bolivianische Grenze nicht mehr weit.

In Bolivien selbst existiren zur Zeit noch keine Eisenbahnen. Das Verhältniss kann sich aber in wenigen Jahren ändern. Die jeweiligen Machthaber werden auch dort bald erkennen, dass das Ertheilen von Konzessionen sehr süss ist, und nach bewährten Vorgängen werden die strebsamen Englischen Kapitalisten nicht ermangeln, den Bolivianen zu Eisenbahnen zu verhelfen. Da nun der Schwerpunkt der Englischen Interessen in Argentinien liegt, wo viele Millionen Pfund Sterling Englischen Geldes in Bahnbauten angelegt sind, so ist zu erwarten, dass die etwa mit Englischem Geld gebauten Eisenbahnen Boliviens den Anschluss an die Argentinischen Bahnen bekommen. Denn damit alimentiren die Engländer ihre alten Linien.

Neuerdings hat man in Brasilien einen Anlauf genommen, eine grosse Südamerikanische Ueberlandbahn zu bauen. Die Konzession ist ertheilt, auch sind meines Wissens den Konzessionären Zinsgarantien oder Landschenkungen zugesichert. Das Geld für diese Linien ist aber noch nicht da und man wird für ein so grossartiges Unternehmen auch wieder den Europäischen Geldmarkt zu interessiren suchen. Die Bahn soll von Pernambuco auslaufen. Man wird zunächst vorhandene Strecken benutzen und in das Innere hineinbauen, wo man dann Paraguay und die nördlichen Theile von Argentinien erreichen will, bei welcher Gelegenheit auch der tropische Theil Boliviens berührt werden soll. Hat man eine der zukünftigen Grenzstationen in den Argentinischen Nordprovinzen erreicht, z. B. Reconquista oder Oran, welche letztere nach den in Argentinien vergebenen Konzessionen sehr wichtig zu werden verspricht, so ist die Verbindung mit allen wichtigen Plätzen Argentiniens gewonnen. Dieser Anschluss an das Argentinische Bahnnetz gewährt aber den weiteren Vortheil, dass voraussichtlich die Verbindung mit

Chile erreicht wird. Bekanntlich ist gegenwärtig in der Provinz Mendoza in Argentinien der Bau der Transandino Bahn eingeleitet. Dieselbe bezweckt die direkte Verbindung zwischen Valparaiso und Buenos Ayres. Die Ueberschreitung der Anden soll am Upsallatapass erfolgen. Wenn auch keineswegs mit einiger Wahrscheinlichkeit angegeben werden kann, wann diese wichtige Verbindung fertiggestellt sein wird, so ist doch anzuerkennen, dass der Bau thatsächlich eingeleitet ist und die Ueberschreitung des hohen Gebirges an keiner anderen Stelle als an jenem erwähnten Pass gleich günstig erfolgen kann. Falls die wirthschaftlichen Verhältnisse in Argentinien sich in demselben Maasse entwickeln, wie dieses in den letzten Jahren stetig der Fall gewesen ist, so wird der Staatskredit nicht leiden, und so lange Argentinien Kredit hat, wird auch der Bahnbau in diesem Lande floriren.

Aus dem Obigen ist ersichtlich, dass Brasilien mit seinen grossen Unternehmungen der Ueberlandbahn nicht ganz auf eigenen Füssen steht, sondern dass seine Interessen mit denen Argentiniens zusammenlaufen. Nur wenn in beiden Staaten politische Unruhen nicht eintreten, darf erhofft werden, dass der geplante Bahnbau von statten gehen kann. Die Brasilianer knüpfen an dieses Unternehmen die weitgehendsten Hoffnungen. Sie glauben, dass ein grosser Theil des Verkehrs nach Valparaiso und den anderen Plätzen an der Westküste über die grosse Bahn sich ziehen wird. Ein Blick auf die Karte drängt auch zu der Ueberzeugung, dass diese Bahn eine grosse Zukunft haben kann. Dabei ist es naheliegend, anzunehmen, dass der Schienenweg eine einheitliche Spur von einer Küste zur anderen erhalten wird. Das trifft aber nicht zu. Schon die erste Ueberlandbahn Südamerikas, welche auf vielen Karten bereits als vorhanden eingezeichnet ist, thatsächlich aber in den Anden noch ihrer Vollendung harrt, — die Bahn von Buenos Ayres nach Valparaiso — hat verschiedene Spurweiten. Die Bahn läuft von Buenos Ayres aus mit Englischer Breitspur, d. h. 1,676 m. Die Breitspur führt bis Mendoza. Auf der Chilenischen Seite führt eine Bahn von der Küste bis nach dem Orte Santo Rosa im Gebirge mit derselben Englischen Breitspur. Die Zwischenstrecke von Santo Rosa nach Mendoza von etwa 300 km Länge wird aber schmalspurig gebaut; die Spurweite ist zu 1 m angenommen.

Nach der von Fachgenossen mir in Buenos Ayres ertheilten Auskunft lag eine zwingende Nothwendigkeit nicht vor, im Gebirge eine andere Spurweite anzuwenden, als wie auf den übrigen schon fertigen Strecken. Ein eigenthümlicher Umstand soll Veranlassung gewesen sein, dass von der Spurweite abgewichen worden ist. Das Argentinische Eisenbahngesetz für die Nationalbahnen schreibt keine Spurweite vor. Der Unternehmer für die Transandinobahn bekommt einen erheblichen Zuschuss von den beiden betheiligten Regierungen bezw. eine Zinsgarantie, die für einen berechneten Einheitssatz für das Kilometer angenommen ist. Dass nun eine Bahn von 1 m Spurweite billiger zu bauen ist als eine solche von 1,676 m, liegt auf der Hand, namentlich wenn auf der Strecke grosse Tunnelbauten auszuführen sind. War der Unternehmer gesetzlich nicht behindert, die Schmalspur zu wählen, so kann man von seinem Standpunkt aus in der Anwendung der Schmalspur nur einen sehr vortheilhaften Geschäftsgriff erblicken. Er wird bei dieser Spur wahrscheinlich seine Rechnung finden. Die Volksvertretungen scheinen weniger zufrieden darüber zu sein.

(Schluss folgt.)

Aenderungen des Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes.

Die seit längerer Zeit als nothwendig erkannte Abänderung des „Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes“ ist nunmehr durch das unten — in etwas abgekürzter Weise — folgende Nachtragsgesetz vom 9. März d. J. zur Ausführung gekommen. Letzteres enthält zwar nicht radikale Aenderungen, füllt aber verschiedene Lücken des ersteren aus. Als die wichtigsten neuen Bestimmungen sind hervorzuheben: a) dass auch für beabsichtigte Tarifermässigungen eine 3 Tage vorher zu machende Meldung eingeführt ist; b) verschiedene Einzelvorschriften bezüglich der vollständigen Veröffentlichung gemeinsamer (direkter) Tarife; c) die Festsetzung von Gefängnissstrafe gegen Beamte bei offenbarer Gesetzesverletzung; d) die Vorschrift, wonach Versender und Empfänger eben sowohl wie das Bahnpersonal wegen unrichtiger Inhalts- und Gewichtsangaben als strafbar angesehen werden, sowie die Straffestsetzung für Verleitung von Beamten zu Gesetzübertretungen; e) die Verwandlung der Bundes-Eisenbahnkommission aus einer blossen Verwaltungsbehörde in eine Art Gerichtshof für gewisse Fälle.

Dagegen hat das Nachtragsgesetz auch manche von vielen Seiten als nothwendig erachtete Aenderungen nicht herbeigeführt; namentlich hat es das Verlangen, die Wasser-Beförderungslinien und die Expressgesellschaften derselben Beaufsichtigung durch die Bundeskommission, wie die Eisenbahnen, zu unterwerfen, nicht befriedigt und kein Mittel eingeführt, wodurch ein Frachtführer den andern zwingen könnte, Durchgangstarife zuzugestehen; auch an dem Verbot der „pools“ ist nichts geändert.

Der Text des Abänderungsgesetzes lautet nach der „Railr. Gazette“ wie folgt:

Abschnitt I.

Senat und Abgeordnetenhaus der Vereinigten Staaten von Amerika, zum Kongress versammelt, beschliessen, dass der Abschnitt 6 des Gesetzes vom 4. Februar 1887, bezeichnet: „Ein Gesetz zur Ordnung des Verkehrs usw.“ folgende Fassung erhalten soll:

Sekt. 6. Jeder diesem Gesetz unterworfene öffentliche Frachtführer ist verpflichtet, Preislisten (Tarife), aus welchen die Frachtsätze und Fahrpreise für alle von ihm auszuführenden Transporte hervorgehen müssen, drucken zu lassen und zur Einsicht für jedermann auszulegen. Diese Tarife sollen in deutlicher Weise die Stationen angeben, zwischen welchen die Güter- bezw. Personentransporte übernommen werden; ferner die bestehende Güterklassifikation, sowie die lokalen Unkosten und alle Bestimmungen oder Festsetzungen, durch welche irgendwie der zu zahlende Gesammtbetrag geändert oder beeinflusst werden kann. Von den in grossen Lettern deutlich herzustellenden Tarifen sollen Exemplare zur Benutzung des Publikums an zwei öffentlichen und besonders hervortretenden Stellen auf jeder Station oder Expedition in leicht zugänglicher Weise und derartig, dass sie von dem Publikum ohne Schwierigkeit eingesehen werden können, befestigt werden.

Dasselbe gilt bezüglich der Durchgangstarife für Transporte von Plätzen in den Vereinigten Staaten durch fremdes Gebiet nach Plätzen der Vereinigten Staaten. Transportgüter dieser Art sollen, wenn die Tarife dafür in der vorgeschriebenen Weise nicht veröffentlicht sind, beim Eingang aus dem fremden Gebiet, denjenigen Zollsätzen unterworfen sein, welche für ausländische Güter bestehen. Alle gegentheiligen bisherigen Bestimmungen werden hiermit aufgehoben.

Ueber jede Erhöhung der in vorbezeichneter Weise eingeführten und veröffentlichten Sätze hat der öffentliche Frachtführer 10 Tage vorher eine öffentliche Bekanntmachung zu erlassen, aus welcher die zu machenden Aenderungen sowie der Einführungstermin deutlich hervorgehen muss; es muss auch ein Nachtragstarif, welcher dasselbe ergibt, gedruckt und zu jedermanns Einsicht ausgelegt werden. Ermässigungen der eingeführten Sätze erfordern eine 3 Tage vorher zu erlassende öffentliche Bekanntmachung in ähnlicher Weise wie bei der Erhöhung.

Jede Erhebung eines höheren oder niedrigeren Betrages für Personen- oder Güterbeförderung, als er nach den in vorstehender Weise eingeführten Sätzen sich ergibt, wird als gesetzwidrig angesehen.

Jeder diesem Gesetz unterworfene öffentliche Frachtführer hat der nachbezeichneten Kommission Exemplare aller seiner, dem vorstehenden gemäss eingeführten Tarife einzusenden, auch derselben von jeder Tarifänderung stets sofort Kenntniss zu geben; er hat ihr ferner Abschriften aller Verträge, Abkommen und Abschlüsse mit anderen Frachtführern, wodurch irgend ein Tarif der vorgedachten Art berührt wird, rechtzeitig einzureichen. Dies gilt auch für gemeinsame Beförderungen über mehrere aneinander anschliessende Linien. Die Tarife über derartige gemeinsame Beförderungen (direkte Tarife) sollen in der von der Kommission als geeignet befundenen Weise veröffentlicht werden und die Kommission soll von Zeit zu Zeit die Art und Weise solcher Bekanntmachungen und die Orte, in denen sie zu erlassen sind, vorschreiben.

Erhöhungen der direkten Tarifsätze dürfen erst ins Leben treten nach 10 Tage vorher erfolgter Mittheilung davon an die Kommission, woraus die beabsichtigten Abänderungen und der Einführungstermin klar ersichtlich sind. Ermässigungen der direkten Tarifsätze erfordern eine gleiche, 3 Tage vorher zu erstattende Anzeige.

Die Kommission kann solche Erhöhungen oder Ermässigungen in der ihr zweckmässig erscheinenden Weise veröffentlichen und von Zeit zu Zeit den Betheiligten Maassregeln wegen der diesen obliegenden Veröffentlichungen vorschreiben.

Jede Abweichung von den veröffentlichten Tarifen wird für gesetzwidrig erklärt.

Die Kommission kann die Form, in welcher die Tarife zur öffentlichen Einsicht ausgelegt werden sollen, vorschreiben und hierin von Zeit zu Zeit die ihr geeignet erscheinenden Aenderungen festsetzen.

Sollte ein öffentlicher Frachtführer die vorgeschriebene Veröffentlichung der Tarife oder die Anzeige darüber gänzlich oder theilweise vernachlässigen oder verweigern, so setzt er sich, abgesehen von anderen hierin vorgeschriebenen Strafen, einer an ihn oder seine Vertreter von dem zuständigen Kreisgericht der Vereinigten Staaten im Namen des Volks der Vereinigten Staaten und unter Bezugnahme auf die Bestimmungen dieses Gesetzes zu erlassenden Aufforderung (writ of mandamus) aus. Die Nichtbeachtung einer solchen Aufforderung wird als Ungehorsam (contempt) bestraft; die Kommission kann alsdann als Klägerin bei dem zuständigen Kreisgericht der Vereinigten Staaten gegen den Frachtführer einen Untersagungsbefehl (writ of injunction) beantragen, wodurch demselben die Annahme und Beförderung von Gütern zwischen den verschiedenen Staaten und Territorien der Vereinigten Staaten oder zwischen diesen und benachbarten fremden Ländern usw. so lange untersagt wird, bis er sich dem Gesetz fügt.

Abschnitt II.

Die Sektion 10 soll künftig wie folgt lauten:

Sekt. 10. Wenn ein diesem Gesetz unterworfener öffentlicher Frachtführer, oder sofern er eine Gesellschaft, ein Direktor oder Beamter derselben, oder ein Geschäftsverwalter (Receiver), Bevollmächtigter, Pächter, Agent oder eine sonstige für eine solche Gesellschaft handelnde oder durch sie beschäftigte Person, allein oder in Verbindung mit einer anderen Korporation, Gesellschaft, Person oder Vereinigung, absichtlich etwas in diesem Gesetze Verbotenes thut oder Gebotenes zu thun unterlässt, oder eine Gesetzübertretung verursacht bezw. absichtlich duldet oder hierbei mitwirkt oder dazu anreizt, so wird er eines Vergehens (misdemeanor) für schuldig erachtet und von dem zuständigen Kreisgericht der Vereinigten Staaten zu einer Strafe von höchstens 5 000 D. für jeden Fall verurtheilt werden. Falls die Gesetzübertretung, wegen deren die Verurtheilung erfolgt, in einer ungesetzmässigen Bevorzugung bezüglich der Fahrpreise, Frachten oder sonstigen Vergütungssätze für Personen- oder Eigenthumsbeförderung besteht, so soll der Schuldige ausserdem zu einer Gefängnissstrafe (imprisonment in the penitentiary) bis zu 2 Jahren verurtheilt werden.

Wenn eine der vorbezeichneten Personen durch unrichtige Kartirung, unrichtige Klassifikation oder Verwiegung oder Gewichtsangabe oder auf irgend welche andere Art wissentlich und absichtlich dabei mitwirkt oder wissentlich leidet oder erlaubt, dass jemand die Beförderung von Eigenthum zu geringeren als den rechtmässig bestehenden Sätzen erlangt, so soll dieselbe eines Vergehens schuldig erachtet und von dem zuständigen Kreisgericht der Vereinigten Staaten zu einer Strafe bis zu 5 000 D. oder Gefängniss bis zu 2 Jahren, oder zu beiden Strafen vereint, verurtheilt werden.

Personen und Beamte oder Agenten von Korporationen oder Gesellschaften, welche als Aufgeber oder Empfänger von, einem öffentlichen Frachtführer zur Beförderung übergebenem Eigenthum wissentlich und absichtlich durch unrichtige Inhalts-, Gewichts-, Klassifikationsangaben oder auf irgend welche andere Weise, sei es mit oder ohne Einwilligung oder Zulassung seitens des Frachtführers oder seiner Beamten und Agenten, Beförderung solchen Eigenthums zu geringeren, als den rechtmässig bestehenden Sätzen erlangen, sollen der Fälschung (fraud) schuldig erachtet werden, welche hiermit als ein Vergehen (misdemeanor) erklärt wird und sie sollen, nach Ueberführung, durch den zuständigen Gerichtshof der Vereinigten Staaten mit einer Strafe bis zu 5 000 D. oder Gefängniss bis zu 2 Jahren, oder beides, nach dem Ermessen des Gerichts, bestraft werden.

Personen oder Beamten oder Agenten einer Korporation oder Gesellschaft, welche durch Zahlung von Geld oder Geldeswerth, oder auf andere Weise einen öffentlichen Frachtführer oder seine Beamten oder Agenten zur Gewährung ungehöriger Begünstigungen vor anderen Versendern oder Empfängern in ihrem Interesse verleiten, oder dem Frachtführer bei einer solchen Handlung behilflich sind oder ihn dazu anreizen, machen sich eines Vergehens schuldig und sollen durch einen zuständigen Gerichtshof der Vereinigten Staaten, nach Ueberführung, zu einer Strafe bis zu 5 000 D. oder Gefängnissstrafe bis zu 2 Jahren, oder beides, nach gerichtlichem Ermessen, verurtheilt werden; und die Schuldigen können auch, allein oder zusammen mit dem Frachtführer, auf eine vor dem zuständigen Gerichtshof angebrachte Klage, zur Entschädigungsleistung wegen aller durch ihre Handlungsweise verursachten Schäden angehalten werden.

Abschnitt III.

Sekt. 12 soll fortan lauten:

Die hierdurch eingesetzte Kommission soll berechtigt sein, die Geschäftsverwaltung aller diesem Gesetz unterworfenen öffentlichen Frachtführer zu untersuchen und sich über die Art und Weise, in welcher deren Geschäfte ausgeübt werden, stets unterrichtet zu halten; sie ist auch befugt, von solchen öffentlichen Frachtführern volle und unbeschränkte Auskunft, soweit diese zur Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten ihr erforderlich erscheint, zu erfordern; die Beiwohnung anzuberaumender Termine, Zeugnissabgabe, Vorlegung der Geschäftsbücher und -Papiere, Tarife, Verträge, Abkommen und aller irgendwie auf die zu untersuchende Angelegenheit bezüglichen Schriftstücke unter Strafandrohung zu verlangen und im Falle der Nichtbeachtung einer solchen Aufforderung ist die Kommission oder eine bei der Sache betheiligte Partei berechtigt, die Hilfe eines Gerichtshofes der Vereinigten Staaten anzurufen.

Der Gerichtshof kann, im Falle des Nichterscheinens des Vorgeladenen oder der Verweigerung der Zeugnissabgabe oder der Vorlegung der verlangten Schriften oder Bücher, den Befehl zur Gehorsamleistung erlassen und bei fortgesetzter Verweigerung der letzteren die Strafe deswegen festsetzen. Die Behauptung, dass durch die Erfüllung des Befehls der Aufgeforderte sich selbst beschuldigen würde, soll als Entschuldigung nicht angesehen, doch soll ein derartig gefordertes Zeugniss oder Beweismittel nicht zur kriminellen Verfolgung gegen die gehorsamleistende Person benutzt werden.

Abschnitt IV.

Sekt. 14 soll fortan lauten:

Die Kommission ist verpflichtet, über alle von ihr vorgenommenen Feststellungen einen schriftlichen Bericht zu machen, welcher alle ermittelten Thatsachen, auf welche sich ihr Urtheil, sowie ihr etwaiger Ausspruch über die vom Frachtführer an einen oder mehrere Betheiligte zu leistende Entschädigung gründet, enthalten muss. Der Inhalt des Berichts soll demnächst, bei allen etwa nachfolgenden gerichtlichen Verhandlungen als nächstes Beweismittel (prima facie evidence) bezüglich aller ermittelten Thatsachen angesehen werden.

Alle solche Berichte der Kommission sollen registrirt und Abschriften davon der beschwerdeführenden Partei, sowie dem angeschuldigten Frachtführer zugefertigt werden.

Die Kommission kann für die Veröffentlichung ihrer Berichte und Entscheidungen in der ihr für den öffentlichen Nutzen am geeignetsten erscheinenden Weise und Form sorgen und solche amtlichen Veröffentlichungen sollen bei allen Gerichten des Bundes und der Einzelstaaten als hinreichender Beweis für den Inhalt angesehen werden, ohne dass es einer weiteren Prüfung oder Beglaubigung desselben bedarf. Die Kommission hat auch für den Druck und die rechtzeitige Vertheilung ihrer Jahresberichte zu sorgen.

Abschnitt V.

Sekt. 16 soll fortan wie folgt lauten:

Wenn ein öffentlicher Frachtführer irgend welche gesetzmässige Anordnung oder Bestimmung der Kommission verletzen oder derselben nachzukommen verweigern würde, so soll, falls nicht gemäss des 7. Nachtrages zur Bundesverfassung die Frage durch ein Verfahren vor dem Geschworenengericht (jury) zu entscheiden ist, die Kommission oder jede bei deren Anordnung betheiligte Person berechtigt sein, sich mittelst einer Beschwerde ohne besondere Förmlichkeit an das zuständige Kreisgericht der Vereinigten Staaten zu wenden, welches ermächtigt ist, den Beklagten zur Erklärung binnen einer ihm vorzuschreibenden kurzen Frist aufzufordern und die Angelegenheit zu ordnen. Die Aufforderung kann sodann gegen den Frachtführer und seine Leute benutzt werden. Der Gerichtshof hat die Sache weiter zu behandeln und über dieselbe in der Eigenschaft als Billigkeitsgericht (court of equity), ohne die gewöhnlichen, für Billigkeitsstreitfälle vorgesehenen förmlichen Prozessvorschriften und Verfahrungsweisen, aber unter gerechter Berücksichtigung der vorausgegangenen Schriften, schleunigst zu entscheiden. Zu dem Ende kann der Gerichtshof in der ihm geeignet erscheinenden Weise und durch die von ihm zu bestimmenden Personen alle diejenigen Aufklärungen vornehmen lassen, welche ihn zu einem gerechten Urtheil in der Angelegenheit in den Stand setzen, und bei diesem Verfahren ist der Bericht der Kommission bezüglich der danach festgestellten Thatsachen als nächstes Beweismittel (prima facie evidence) anzusehen. Wenn der Gerichtshof hierbei erkennt, dass die gesetz-

mässige Aufforderung oder Anordnung der Kommission unbeachtet geblieben bezw. verletzt sei, so hat er einen Ausführungsbefehl (writ of injunction) oder eine andere geeignete Bestimmung zu erlassen zu dem Zweck, den öffentlichen Frachtführer von der Fortsetzung des Ungehorsams gegen die Verfügung der Kommission abzuhalten. Wird auch der gerichtlichen Weisung nicht Folge geleistet, so hat das Gericht einen Gehorsamsbefehl (writ of attachment) oder eine andere, bei dem „writ of injunction" zulässige und geeignete Anweisung gegen den ungehorsamen öffentlichen Frachtführer oder, wenn eine Korporation, gegen den oder die Direktoren oder Beamten oder Agenten derselben, oder gegen die Eigenthümer, Pächter, Verwalter usw. zu erlassen; es kann dabei zugleich eine Geldstrafe bis zu 500 D. für jeden Tag des fortgesetzten Ungehorsams gegen jede der schuldigen Personen festsetzen. Diese Strafe wird entweder dem Geschädigten zugesprochen, oder sie verbleibt bei dem Gericht bis zu dessen Endentscheidung oder fällt der Staatskasse zu, je nach der Bestimmung des Gerichtshofes. Letzterer ist berechtigt, zur Beitreibung solcher Geldbeträge nöthigenfalls die erforderliche Exekutionsverfügung mit gleicher Gültigkeit, wie bei einem rechtskräftigen Urtheil des Gerichts, zu erlassen.

Wenn der Streitgegenstand sich auf einen Werth von 2 000 D. und mehr beläuft, so steht jeder der dabei betheiligten Parteien die Berufung an den Höchsten Gerichtshof der Vereinigten Staaten (Supreme Court of the U. St.) zu und zwar unter den bezüglich der Sicherung solcher Berufung bereits bestehenden gesetzlichen Vorschriften; aber die Berufung hat nicht die Wirkung des Aufschubs oder der Ungültigkeit der Entscheidung des ersteren Gerichts, welches übrigens auch die Zahlung der von ihm als angemessen erachteten Beträge an Kosten und Anwaltsgebühren anordnen kann. Wenn ein solcher Antrag durch die Kommission eingebracht oder vorgelegt wird, so ist der Kreisstaatsanwalt, unter der Leitung des Generalanwalts der Vereinigten Staaten verpflichtet, denselben durchzuführen und die hierdurch entstehenden Kosten und Auslagen werden aus dem Fonds der Kosten der Gerichtshöfe der Vereinigten Staaten getragen. (Nun folgen noch ausführliche Spezialbestimmungen für gewisse besondere Streitfälle.)

Abschnitt VI.

Sekt. 17 soll von nun an lauten:

Die Kommission kann ihr Verfahren in solcher Art ausführen, wie es zur besten und schleunigsten Durchführung und zum Zwecke der Gerechtigkeit am geeignetsten erscheint. Die Mehrheit der Mitglieder ist für die Geschäftshandlungen beschlussfähig, aber kein Mitglied darf an irgend einer Vernehmung oder einem Beschlusse bezüglich einer Angelegenheit theilnehmen, bei welcher es irgend welches pekuniäres Interesse hat. Die Kommission kann von Zeit zu Zeit allgemeine Regeln und Bestimmungen über das bei ihren geschäftlichen Verhandlungen zu beobachtende Verfahren festsetzen oder ändern und dieser Dienst soll sich so nahe als möglich an die Formen des Verfahrens bei den Gerichten der Vereinigten Staaten anschliessen. Jede Partei kann vor der Kommission in Person oder durch einen Anwalt vertreten erscheinen. Jeder Beschluss und jede amtliche Bescheidung der Kommission soll ins Protokollbuch eingetragen und ihre Verhandlungen sollen, auf Antrag eines der Betheiligten, öffentlich abgehalten werden; sie hat einen bestimmten gehörig veröffentlichten amtlichen Wohnsitz. Jedes Mitglied der Kommission ist berechtigt, Eide abzunehmen und Strafbestimmungen zu treffen und zu unterzeichnen.

Abschnitt VII.

Sekt. 18 soll lauten:

Jedes Mitglied der Kommission soll ein jährliches Gehalt von 7 500 D. (= 31 500 *M*) beziehen, zahlbar in gleicher Weise, wie bei den Richtern der Gerichtshöfe der Vereinigten Staaten. Die Kommission soll einen Sekretär ernennen mit einem Jahresgehalt von 3 500 D. (= 14 700 *M*) und sie kann die weiter erforderlichen Beamten und deren Besoldung sowie ihre Amtspflichten bestimmen; sie hat, soweit nicht besondere Gesetzesbestimmungen hierüber ergehen, die für ihre Dienstzwecke erforderlichen Räumlichkeiten anzumiethen und alle dienstlichen Erfordernisse zu beschaffen. Die von der Kommission berufenen Zeugen haben dieselben Gebühren zu fordern, als die von den Gerichten vorgeladenen.

Alle Ausgaben der Kommission, einschliesslich aller nothwendigen Ausgaben für Beförderung der Kommissare und der ihnen unterstellten Beamten bei Dienstreisen ausserhalb der Stadt Washington, sollen auf Grund der von dem Vorsitzenden der Kommission bescheinigten Beläge erstattet werden.

Abschnitt VIII.

Sekt. 21 soll wie folgt lauten:

Die Kommission hat am oder vor dem 1. Dezember jeden Jahres an den Kongress einen Bericht einzureichen, von welchem auch Exemplare in gleicher Weise zu vertheilen sind, wie dies bei einem anderen Bericht an den Kongress geschieht. Der Bericht muss solche durch die Kommission gesammelten Nachrichten und Angaben, welche bei der Entschliessung über Fragen der Regulirung des Handels als wichtig erachtet werden können, ferner die der Kommission angemessen erscheinenden Vorschläge von Gesetzabänderungen, endlich die Namen und Diensteinkünfte der von der Kommission beschäftigten Personen, enthalten.

Abschnitt IX.

Sekt. 22 soll wie folgt lauten:

Durch den Inhalt dieses Gesetzes soll nicht behindert werden: a) die gänzlich freie oder zu ermässigten Sätzen auszuführende Beförderung, Lagerung oder Behandlung von Eigenthum für die Vereinigten Staaten oder die Einzelstaaten, oder für Kommunen, oder für wohlthätige Zwecke, oder von oder nach Messen und Ausstellungen; ferner die freie Beförderung hilfloser oder heimathloser, von wohlthätigen Gesellschaften in Schutz genommener Leute und der etwa nöthigen Begleiter derselben; die Verausgabung von Meilen-, Vergnügungsfahrten- und Abonnementbillets; b) die Gewährung ermässigter Taxen an Geistliche oder an Kommunen bezüglich der Beförderung verarmter Personen oder der Insassen von National- oder Staaten-Heimathshäusern; an dienstunfähig gewordene Soldaten; an Angehörige der Soldaten oder Seemann-Waisenhäuser, nach Vereinbarung mit den Leitern solcher Häuser; c) die Gewährung freier Beförderung seitens der Eisenbahnen an ihre eigenen Beamten und Arbeiter, sowie der von den oberen Beamten vorzunehmende Austausch von Freifahrkarten oder -Billets für Beamte und Arbeiter anderer Bahnen.

Der Inhalt dieses Gesetzes soll auch keine der im gemeinen Gesetz oder Statut vorgeschriebenen Rechtsmittel abschwächen oder ändern, dieselben werden vielmehr den in diesem Gesetz vorgesehenen Rechtsmitteln hinzugefügt, jedoch mit der Maassgabe, dass kein bereits anhängiger Streitfall irgendwie durch dies Gesetz berührt werden darf.

Abschnitt X.

(Betrifft die Zuständigkeit der Gerichte und das gerichtliche Verfahren.)

Abschnitt XI.

Die Kommission wird hiermit ermächtigt und angewiesen, die Bestimmungen dieses Gesetzes auszuführen und durchzusetzen und auf Antrag der Kommission soll der Kreisanwalt der Vereinigten Staaten unter Leitung des Generalanwalts alles nöthige bei dem zuständigen Gerichte zur Ausführung dieses Gesetzes und zur Bestrafung jeder Verletzung desselben einleiten und durchführen. H.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 1. d. Mts. von der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln in Betrieb genommene 10,30 km lange Neubaustrecke Hochneukirch-Grevenbroich ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Kilometerzeiger Nr. 94 (Königlich Rumänische Eisenbahnen) neu und zu den Kilometerzeigern Nr. 38 (Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) und 39 (Königliche Eisenbahndirektion Hannover) der I. bezw. III. Nachtrag und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der XVI. Nachtrag herausgegeben worden. Durch den neuen Kilometerzeiger Nr. 94 wird der im Januar 1888 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachtrag I aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 52 (Wismar-Rostocker Eisenbahn) und Nr. 77 (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn) sind seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins neu und zum Verzeichniss Nr. 22 (Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) ist der erste Nachtrag herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse Nr. 52 und 77 werden das im Mai 1888 ausgegebene Verzeichniss Nr. 52 und das im Dezember 1884 herausgegebene Verzeichniss Nr. 77 aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1750 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1751 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Sonderausgabe a des Verzeichnisses der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am

6 d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche Abdrücke des arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisses bestellt haben).

Nr. 1779 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1781 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1799 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot der Ein- und der Durchfuhr von lebenden Thieren in bezw. durch Frankreich (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eröffnung von Bahnlinien und Stationen.

Am 1. d. Mts. wurden

die Strecke der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn: Gross-Rhüden-Seesen, 11,61 km lang, mit den Stationen Bornhausen und Seesen, sowie

die Bahnstrecke Hochneukirch-Grevenbroich, 10,30 km lang, zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrheinische) gehörig, mit der Zwischenstation Jüchen

dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Gleichfalls am 1. d. Mts. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover an der Bahnstrecke Hameln-Löhne der Haltepunkt Deckbergen für den Personenverkehr eröffnet worden.

Mohrungen-Wormditt.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Mohrungen nach Wormditt beauftragt worden.

Frachtermässigung für Güter von aussergewöhnlichem Umfange.

Seitens des Bezirks-Eisenbahnraths Hannover war der Antrag gestellt worden, Güter von aussergewöhnlichem Umfange in die II. Stückgutklasse zu verweisen. Diesem Antrage ist seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zwar nicht entsprochen worden, dagegen hat derselbe „die Frachtermässigung hinsichtlich solcher Transportartikel in Rede stehender Art zugebilligt, welche zu dem unter B. I. 4b Absatz 3 des Deutschen Eisenbahn - Gütertarifs aufgeführten langen Gegenständen gehören, für welche bei der Beförderung auf offenen Wagen die Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewicht erfolgt." Diese Verfügung ist im Lokal- und gegenseitigen Verkehr der Preussischen Staatsbahnen sofort in Wirksamkeit getreten.

Wermelskirchen-Burger Eisenbahn.

Durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf, Jahrgang 1889 Nr. 12, ausgegeben den 23. März 1889 wird die Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 21. Juli 1888, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wermelskirchen nach Burg a. d. Wupper durch die Wermelskirchen-Burger Eisenbahngesellschaft publizirt.

Mecklenburgische Friedrich Franzbahn.

Auf der Tagesordnung der zum 29. d. Mts. einberufenen ordentlichen Generalversammlung der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn steht an erster Stelle der bekannte zwischen der Verwaltung und der Mecklenburgischen Regierung vereinbarte Verstaatlichungsvertrag. Ein Antrag Hamburger Aktionäre auf Erhöhung des Kaufgebotes ist vor einigen Tagen von den Antragstellern zurückgezogen worden.

Unterelbesche Bahn.

Der „Magd. Ztg." entnehmen wir die Angabe, dass die Verwaltung der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Gesellschaft mit der Direktion der Unterelbeschen Eisenbahn Vereinbarungen getroffen habe, nach welchen der Personenverkehr von und nach Newyork fortan für die Strecke Cuxhafen-Hamburg auf die Unterelbesche Bahn übergeht. Die neuen Arrangements treten am 5. Mai in Wirksamkeit und werden den Verkehr der Bahn ohne Zweifel günstig beeinflussen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der am 21. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung für 1888 die Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. an die Stamm-Prioritätsaktien und von 4 pCt. an die Stammaktien vorzuschlagen. In dem verflossenen Jahre haben 1 000 000 *M.* neue Aktien, welche bisher Zinsen aus dem Baufonds erhielten, zum ersten Male an der Dividende theilgenommen.

Weiterhin wird die Generalversammlung auch über folgenden Antrag der Verwaltung zu beschliessen haben: „Die bevorzugte Stellung der Prioritätsaktien hört mit Anfang des Jahres 1889 auf. Die Direktion wird ermächtigt, die Stamm-Prioritätsaktien einzufordern und an ihrer Stelle Stammaktien auszugeben; bezw. falls dieser Antrag abgelehnt wird, Feststellung, seit wann bisher alljährlich ununterbrochen die Stamm-Prioritätsaktien die ihnen nach § 19 Nr. 3 des Statuts bestimmte Dividende von 5 pCt. erhalten haben."

Hierzu bemerkt die „Voss. Ztg." folgendes: Das Statut enthält in § 4 Abs. 3 folgende Bestimmung: „Wenn die Stamm-Prioritätsaktien während zehn auf einander folgender Jahre alljährlich die ihnen nach § 19 Nr. 3 bestimmten Dividenden von 5 pCt. erhalten haben, hört ihre bevorzugte Stellung den Stammaktien gegenüber auf; es werden die Stamm-Prioritätsaktien von dem Verwaltungsrathe eingefordert und an ihrer Stelle Stammaktien ausgegeben." Für die Jahre von 1881 einschl. ab haben die Stamm-Prioritätsaktien die betreffende Dividende erhalten. Ein Zweifel kann nur darüber bestehen, ob dies auch schon für das Jahr 1880 der Fall war, für welches den Stamm-Prioritätsaktien ebenfalls 5 pCt. gewährt wurden, aber, da Nachzahlungen für frühere Jahre zu erfolgen hatten, auf den Dividendenschein für 1874. Da nun innerhalb der Verwaltung verschiedene Meinungen darüber herrschen, ob das Jahr 1880 unter die 10 Jahre zu rechnen sei, während deren die Dividende gewährt sein muss, um die bevorzugte Stellung der Stamm-Prioritätsaktien aufzuheben, so ist in erster Linie die Generalversammlung berufen, hierüber zu entscheiden, und es liegt im Interesse der Aktionäre, dass die Entscheidung auf alle Fälle schon jetzt herbeigeführt wird. Ausserdem dürfte für die Stamm-Prioritätsaktien kein Interesse mehr bestehen, die bevorzugte Stellung ihrer Aktien noch länger in Anspruch zu nehmen. Freilich haben bei einer Liquidation der Gesellschaft diese Aktien ein Prioritätsrecht, und dieselben haben ferner nicht nur bis zum Ablauf der erwähnten 10 Jahre das Vorzugsrecht auf 5 pCt. Dividende, sondern sie würden dies Vorzugsrecht auch ferner noch behalten, wenn etwa im laufenden oder im nächstfolgenden Jahre die Bilanz die Gewährung dieser Dividende nicht gestatten sollte. Dieser Fall ist indess unwahrscheinlich. Bereits seit 9 Jahren ist die Dividende für die Stamm-Prioritätsaktien verdient, und für das verflossene Jahr sollen 88 000 *M.* als Dividende an die Stammaktien gewährt werden. Der Reingewinn müsste daher um mehr als diese 88 000 *M.*, d. h. um mehr als 27 pCt. sinken, wenn die erwähnte zehnjährige Frist dadurch unterbrochen werden sollte. Dieser noch höchstens 2 Jahre bestehenden besonderen Gewähr für ein 5 pCt. Erträgniss aber steht folgender Nachtheil gegenüber: Wenn der Reingewinn der Bahn steigen sollte, so würden nach § 19 Nr. 3 des Statuts zunächst die Stammaktien bis zu 6 pCt. Dividende erhalten, bevor die Stamm-Prioritätsaktien mehr als 5 pCt. erhalten könnten. Da nun die Stammaktien voraussichtlich in nächster Zeit an der Börse eingeführt werden dürften, während die Stamm-Prioritätsaktien, welche aller Wahrscheinlichkeit nach höchstens noch 2 Jahre lang ein Vorzugsrecht besitzen werden, wegen ihrer geringen Anzahl nicht an die Börse gebracht werden können, so dürfte sich möglicherweise ein Missverhältniss zu Ungunsten der Stamm-Prioritätsaktien herausstellen. Aus diesen Gründen erwartet man, dass die Stamm-Prioritätsaktionäre zustimmen werden, die Stamm-Prioritätsaktien schon jetzt in Stammaktien umzutauschen.

Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth).

Nach dem Berichte für das Jahr 1888 sind in demselben 283 266 *M.* eingenommen und 203 095 *M.* ausgegeben. Von dem Ueberschusse im Betrage von 80 171 *M.* sollen 12 442 *M.* dem Erneuerungsfonds überwiesen und 63 720 *M.* (36 *M.* für die Aktie) als Dividende vertheilt werden.

Gnoien-Teterower Eisenbahn.

Die Generalversammlung hat den Weiterbau der Bahn von Dölitz nach Dudendorf beschlossen. Es sollen zu diesem Zweck 4 pCt. Prioritätsaktien im Betrage von ½ Million Mark ausgegeben werden. Die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens ist angeblich gesichert.

Deutsche Lokal- und Strassenbahngesellschaft.

Unter Bezugnahme auf unsere Angaben in Nr. 33 dieser Zeitung S. 350 ist zu bemerken, dass in der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung die Bilanz für das Jahr 1888 genehmigt und Entlastung ertheilt ist. Die Dividende wurde auf 4¾ pCt. festgesetzt und gelangt bei der Berliner Handelsgesellschaft zur Auszahlung. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes wurden wiedergewählt.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die im Juni stattfindende Generalversammlung wird über die Ausgabe von 1,5 Million Mark Stammprioritäten zu beschliessen haben. Der Erlös ist für Erweiterungsbauten und Wagenanschaffungen bestimmt.

Berliner Pferde-Eisenbahngesellschaft (Berlin-Charlottenburg) Kommanditgesellschaft auf Aktien J. Lestmann & Co.

Die Generalversammlung hat den Abschluss für 1888 (siehe Nr. 33 d. Ztg. S. 330) genehmigt, die Dividende auf 3 pCt. festgesetzt und die Entlastung ertheilt. In der Verhandlung erklärte der persönlich haftende Gesellschafter auf eine Anfrage, dass er nicht wissen könne, ob und wie die erhöhten Futterpreise die Dividende des laufenden Jahres beeinflussen würden. Der Vorschlag eines Aktionärs, dem durch die Stadtbahn ausgeübten Wettbewerb durch Herabsetzung der Tarife für die von Berlin nach Charlottenburg führenden Linien entgegenzutreten, wurde auf Grund einer Entgegnung, in welcher auf die üblen Erfahrungen hingewiesen wurde, welche die Gesellschaft vor Jahren in dieser Beziehung gegenüber der Allgemeinen Berliner Omnibusgesellschaft gemacht habe, abgelehnt. Bemerkt wurde hierbei u. a., dass ein Wettbewerb nur durch Herabsetzung der Tarife auf 10 ₰ für die Strecke Berlin-Charlottenburg ausgeübt werden könne, dann aber müsste auf eine Dividende verzichtet werden. Das einzige Mittel, die Gewinnerträge zu erhöhen, bestände in Herstellung solcher neuen Linien, bei denen ein Wettbewerb ausgeschlossen sei.

Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.

Der Verkehr hat Dank der lebhaften Beschäftigung der Siegerländer Eisenindustrie im dem Betriebsjahre 1888/89 gegen die Vorjahre einen bedeutenden Aufschwung genommen. Wie man der „Börs.-Ztg." schreibt, wird erwartet, dass die Prioritäts-Stammaktien die gewährleisteten 6 pCt. und, wie in den Vorjahren, auch die Stammaktien 5 pCt. erhalten können und ausserdem wird noch ein ansehnlicher Betrag zur Tilgung von Stamm-Prioritätsaktien übrig bleiben. Im vorigen Jahre wurden hiervon 36 500 ℳ getilgt, so dass noch 594 000 ℳ vorhanden waren.

Dampfstrassenbahn Wiesbaden-Biebrich.

Die Dampfstrassenbahn Wiesbaden-Biebrich soll voraussichtlich am 16. d. Mts. dem Verkehr übergeben werden. Mit den Besitzern der Lokalboote Biebrich-Mainz ist, wie die „Magdeb. Ztg." mittheilt, ein Abkommen getroffen, wonach die Züge der Dampfstrassenbahn Anschluss von und nach Mainz erhalten. Nach Inbetriebnahme der Dampfstrassenbahn, welche durch die Stadt Wiesbaden hindurch bis an die Station der Nerobergbahn führt, kann man vom Rheine aus bis unmittelbar auf die Höhe des Nerobergs, dem schönsten und besuchtesten Ausflugspunkte Wiesbadens, fahren. Die Nerobergbahn hat bereits seit Mitte März ihre Fahrten wieder aufgenommen und fährt während des ganzen Tages je nach Bedürfniss alle 10 Minuten.

Ruhlaer Eisenbahn.

Die Generalversammlung hat die Dividende auf 3 pCt. festgesetzt.

Frankfurter Güter-Eisenbahn.

Im Anschlusse an unsere in Nr. 33 d. Ztg. S. 350 veröffentlichten Angaben aus dem Geschäftsberichte für das Jahr 1888 ist nunmehr mitzutheilen, dass derselbe in der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung genehmigt und die beantragte Entlastung ertheilt ist. Die Aktionäre erhalten demgemäss eine Dividende von 4½ pCt.

Neue Hafenanlagen in Bremen.

Nachdem Bremen durch die Anlage eines Freihafens grosse Opfer gebracht hat, um die Entwickelung seines Handels zu fördern, steht jetzt anscheinend die Anlage eines zweiten Hafenbeckens bevor, welches vornehmlich dem Holzhandel zur Verfügung gestellt werden soll. Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat die Enteignung einer Anzahl unweit des Freihafens gelegener Grundstücke zum Zwecke der Anlage eines Holzhafens beantragt. In der ausführlichen Begründung des Antrages wird besonders darauf hingewiesen, dass die Anlagen des jetzigen Freihafens und seines anliegenden Gebietes für den in Frage kommenden Verkehr des Holzgeschäftes nicht geeignet sind, schon weil dieser sich innerhalb des Zollgebietes abspielen muss. Die Deputation beruft sich ferner auf ein Gutachten der Bremer Handelskammer, in welchem gesagt wird, dass die weitere Entwickelung des Holzhandels eine wesentliche Förderung des gesammten Verkehrs in sich schliesse. Die neuen Anlagen sollen indessen nicht nur den Bedürfnissen des Holzhandels genügen, durch sie soll auch Platz für grössere industrielle Unternehmungen geschaffen werden, denen infolge der günstigen Lage ein bequemer Anschluss an die Eisenbahn, sowie die unmittelbare Verbindung mit der Wasserstrasse zu Nutze kommen würde. Dem Antrage liegt ein technischer Bericht seitens des Oberbaudirektors Franzius bei, welcher bei dem Bau des Freihafens die Oberleitung gehabt hat. Danach würde eine unterhalb des Freihafens gelegene Landfläche von 55 ha den Raum zu dem in Aussicht genommenen Hafen mit Lagerplätzen liefern. Das Hafenbecken wird auf eine Länge von 1 500 m berechnet. Die beiden Seiten des Hafens sollen mit Gleisen belegt werden, welche den Anschluss an die Bahn vermitteln: dahinter sollen Schuppen für Hölzer gebaut werden, welche trocken liegen müssen. Der weitere Raum bleibt für Lagerplätze und Bauplätze für Fabriken usw. vorbehalten. Die Anlagekosten sind auf 1 556 500 ℳ veranschlagt.

Aus der Schweiz.

Eisenbahnverstaatlichung.

Wie die „Fr. Ztg." einer amtlichen Mittheilung entnimmt, ist seitens des Bundesrathes mit der Jura-Bern-Luzernbahn ein Uebereinkommen vereinbart worden, wonach im Falle des konzessionsmässigen Rückkaufs zu dem nächsten offenen Termine die sämmtlichen im Eigenthum der Gesellschaft befindlichen Eisenbahnen als ein Ganzes behandelt werden sollen, dass für Ermittelung der Rückkaufssumme der nach Maassgabe der Konzessionen festzustellende Reinertrag der sämmtlichen Linien während der zehn Kalenderjahre gelten soll, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, vorangehen; immerhin unter Wahrung des Anspruches der Jura-Bern-Luzernbahn auf Vergütung mindestens des ursprünglichen Anlagekapitals. Als nächster offener Rückkaufstermin gilt der 1. Mai 1903, als Kündigungstermin der 1. Mai 1898. Der Bundesrath verzichtet dagegen auf die in seinem Beschlusse vom 21. Juli für jede einzelne Konzession verlangte besondere Ermittelung der Reinerträgnisse. Mit den übrigen Bahngesellschaften sollen bezügliche Verhandlungen im Gange sein.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath genehmigte am 30. v. Mts. die Rechnung für 1888 und beschloss, der Generalversammlung der Aktionäre die Vertheilung einer Dividende von 28 Frcs. auf die Aktie (5³/₅ pCt.) zu beantragen. Die Jahresrechnung für 1888 ergibt folgende Resultate: Betriebsertrag des Centralbahnnetzes 6 753 127 Frcs., Antheil am Ertrag der Aargauischen Südbahn 220 345, Antheil am Ertrag der Bötzbergbahn 483 614, Total 7 457 008 Frcs. Hiervon geht ab der Defizitsantheil an Wohlen-Bremgarten mit 5 064 Frcs. und Zahlung an die Nordostbahn an das Defizit der Nationalbahn 32 000 Frcs., zusammen 37 064 Frcs. Somit verbleibt als Betriebsertrag 7 420 024 Frcs.; dazu eingenommene Zinsen und Koursdifferenzen 296 940 Frcs., Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds 45 584 Frcs. und Beitrag des Amortisationsfonds 7 544 Frcs., also zusammen 7 770 094 Frcs. Hieraus waren zu bestreiten: Verzinsung der festen Anleihen 3 995 760 Frcs., Konto-Korrentzinsen, Provisionen usw. 79 283 Francs, für Kapitalamortisation 478 400 Frcs., ausserordentlicher Beitrag an die Hilfskasse 153 927 Frcs., zusammen 4 707 371 Francs. Es verbleibt also ein Reingewinn von 3 062 722 Frcs. Davon gemäss dem Antrage des Verwaltungsrathes: Einlage in den Reservefonds 200 000 Frcs., Dividende an die Aktionäre 28 Frcs. für die Aktie = 2 800 000 Frcs., Uebertrag auf neue Rechnung 62 722 Frcs., womit sich der Saldovortrag im ganzen auf 344 687 Frcs. stellen wird.

Simplonbahn.

Der Bundesrath hat behufs weiterer Förderung des Simplontunnelprojektes eine Konferenz Schweizerischer, Italienischer und Französischer Abgeordneten in Vorschlag gebracht. Die Italienische Regierung soll diesem Vorschlage nur unter der Bedingung zugestimmt haben, dass der Tunnel nach Süden auf Italienischem Gebiete münde. Dem Vernehmen nach sollen die Berathungen noch im Laufe dieses Monats stattfinden; dieselben werden sich nicht allein auf die Feststellung der Bahnlinie, sondern auf Tariffragen erstrecken.

Die Stadtverwaltung von Genua soll beschlossen haben, zum Bau des Tunnels einen Zuschuss von 1½ Millionen Lire zu bewilligen, nach anderweitiger Meldung jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die Bahn doppelgleisig hergestellt wird.

Splügenbahn.

Aus dem Protokoll der in St. Gallen stattgehabten fünften Splügenbahn-Konferenz erwähnen Schweizerische Blätter, dass nach dem von der Italienischen Südbahn aufgestellten Voranschlag die Kosten, welche man bisher auf 80 bis 100 Millionen Francs geschätzt hatte, auf 150 bis 160 Millionen Francs anzunehmen sind. Vorläufig sollen bei der Direktion der Nordostbahn nochmals Schritte gethan werden, um dieselbe zum Eintritt in das Splügenbahn-Komitee zu veranlassen.

Landquart-Davos und projektirte Fortsetzung Davos-Samaden.

Nach Mittheilung der „Schweizerischen Bauzeitung“ soll im Herbste dieses Jahres die erste Theilstrecke Landquart-Klosters der im Jahre 1888 in Bau genommenen Schweizerischen Schmalspurbahn Landquart-Davos dem Verkehre übergeben werden.

Diese mit 1 m Spurweite ausgeführte reine Adhäsionsbahn hat ihren Ausgangspunkt von der Station Landquart der Linie Buchs-Sargans-Chur der Vereinigten Schweizer Bahnen und führt zunächst im Thale des Prätigau über Jenatz und Saas nach Klosters, von wo die Linie sich über Laret in das Hochthal von Davos wendet und ihren Endpunkt in dem bekannten Kurort Davos findet. Der zweite Theil dieser Bahn, d. i. die Strecke Klosters - Davos, soll im Laufe des künftigen Jahres eröffnet werden. Die Station Landquart liegt in der Höhe von 527 m über dem Meere, die Endstation Davos in der beträchtlichen Höhe von 1 535 m. Vorläufig blos eine Sackbahn bildend, ist dieselbe bestimmt, in erster Reihe die weitere Entwickelung des Kurortes Davos zu begünstigen und dem Lokalverkehr im Prätigau zu dienen. Die Konzessionäre haben im Januar d. J. um Ertheilung der Konzession für eine Fortsetzung der Bahn von Davos nach Samaden ersucht, deren Zustandekommen bei den grossen Terrainschwierigkeiten und der dadurch veranlassten grossen Kosten aber sehr zweifelhaft erscheint.

Pilatusbahn.

Eröffnet Frühjahr 1889.

Die unglaublich kühne und doch dabei vollste Betriebssicherheit bietende Zahnradbahn nach Pilatuskulm (2 070 m über dem Meere) ist in den Jahren 1886—1888 von den Herren Locher & Cie. und Ed. Guyer-Freuler in Zürich, nach dem System und unter unmittelbarer Leitung des Obersten des Genie, Ed. Locher (Locher & Cie.) in Zürich erbaut worden.

Der Unterbau besteht in durchlaufender, mit Granitplatten und Rollschaar abgedeckter Mauerung. Nur steinerne Brücken kommen auf der Strecke vor. An Tunneln waren 7 kleinere von 10 m bis 97 m Länge auszuführen.

Der Oberbau ist ganz aus Eisen und Stahl, durch starke Schrauben in sehr solider Weise mit dem Mauerwerk des Unterbaues verbunden.

Die Zahnstange, zwischen den Laufschienen etwas erhöht angebracht, ist mit einer doppelten Reihe vertikaler, aus der vollen Zahnstange ausgefräster Zähne versehen.

Lokomotive und Wagen mit 32 Sitzplätzen bilden ein Fahrzeug mit zwei Laufachsen und vier in die Zahnstange paarweise eingreifenden Zahnrädern, welche bei der Thalfahrt alle gebremst (automatische Bremsen) werden können. Die Lokomotiven sind von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur gebaut worden.

Aus den Niederlanden.

Haarlem-Zandvoort-Eisenbahngesellschaft.

Bis Ende Dezember 1888 waren von dem Gesellschaftskapital in Höhe von 600 000 fl. für den Bau der Bahn im ganzen 456 221 fl. und für die Beschaffung der Betriebsmittel 144 971 fl. verwendet.

Die Betriebsergebnisse waren im Jahre 1888 wiederum nicht befriedigend. Es wurden 67 945 Personen weniger befördert als im vorigen Jahre. Die Mindereinnahme aus diesem Verkehr betrug 2 820 fl. Auch die Einnahme aus dem Güterverkehr verminderte sich um 600 fl. Die Ausgaben betrugen 2 501 fl. weniger als in 1887.

Befördert wurden 201 900 (269 845) Personen; davon 130 976 (179 482) im Lokalverkehr und 70 924 (90 863) im direkten Verkehr; 102 240 (126 000) kg Gepäck, 283 618 (314 000) kg Expressgüter, 26 280 (32 000) kg Eilgüter und 3 288 520 (4 096 000) kg Frachtgüter.

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 41 454 (44 274) fl., aus dem Güterverkehr 3 930 (4 568) fl., überhaupt 50 005 (55 272) fl. Der Gewinnsaldo beträgt 1 348 (4 161) fl., welche Summe als Rücklage für den Erneuerungsfonds bestimmt wurde.

Eisenbahngesellschaft Gent-Terneuzen.

Die Einnahmen betrugen in 1888 468 249 Frcs. oder 16 154 Francs mehr als in 1887. Die Betriebskosten beziffern sich auf 259 575 Frcs., also Reingewinn 208 674 Frcs., hierzu Ueberschuss aus dem vorigen Jahre 5 868 Frcs., gibt im ganzen 214 642 Frcs. Die Verzinsung und Amortisation von 41 Stück Obligationen der 4 pCt. Obligationen erfordern eine Ausgabe von 177 428 Frcs., so dass eine Summe von 37 114 Frcs. übrig bleibt, welche auf Vorschlag der Direktion zur Einlösung von Koupons und zur Amortisation der im Umlauf befindlichen 9 436 Obligationen verwendet werden sollen.

Lokalbahn Hoorn-Alkmaar.

Seitens des Gemeinderathes wurde eine Subvention von 40 000 fl. zugesagt für den Bau dieser Bahn unter der Bedingung, dass der Bau am 1. Juli 1890 gesichert sein muss.

Rotterdamer Tramwaygesellschaft.

Am Ende des Jahres 1888 waren in Betrieb:

a) Pferdebahnen in Rotterdam, 6,870 km eingleisig und 20,995 km zweigleisig; b) Pferdebahnen in Leiden, 1,711 km eingleisig und 0,532 km zweigleisig; c) Dampftrambahn Rotterdam-Delftshaven 2,769 km eingleisig und 0,229 km zweigleisig; d) Dampftrambahn Delftshaven - Schiedam, 3,851 km eingleisig und 0,135 km zweigleisig.

Auf den Pferdebahnen in Rotterdam wurden in 1888 befördert 4 591 391 Personen für 290 000 fl. gegen 4 448 214 Personen für 280 940 fl. in 1887. Auf den Pferdebahnen in Leiden betrug der Verkehr 287 410 Personen für 24 440 fl. gegen 265 829 Personen für 22 972 fl. in 1887.

Auf der Dampftrambahn Rotterdam - Schiedam wurden 636 036 Personen befördert für 91 502 fl. gegen 603 006 Personen für 87 319 fl. in 1887.

Die Gesammteinnahmen betrugen 573 688 fl. und die Ausgaben 413 426 fl. Der Reingewinn von 160 262 fl. wurde wie folgt vertheilt: 7½ pCt. Dividende = 75 000 fl. an die Aktionäre; 4 545 fl. an den Reservefonds; 15 909 fl. an Tantiemen.

Schielandsche Tramwaygesellschaft.

Rotterdam-Hillegersberg. Betriebslänge 4,433 km eingleisig und 0,27 km zweigleisig. Auf dieser Linie wurden in 1888 befördert 143 977 Personen für 21 132 fl. oder 14,67 Cent für den Reisenden gegen 153 832 Personen für 23 110 fl. oder 15,2 Cent für den Reisenden in 1887. Die Gesammteinnahme betrug 21 848 fl. und die Ausgaben 15 887 fl., also Reingewinn 5 961 fl. Von dieser Summe wurden 5 pCt. = 2 157 fl. verwendet für Abschreibung. Von dem Ueberreste wurden 5 pCt. = 190 fl. dem Reservefonds zugewiesen und den Aktionären 3½ pCt. Dividende ausgezahlt.

Erste Groninger Tramwaygesellschaft.

Auf dieser 25 km langen Linie wurden im Jahre 1888 befördert 208 587 Personen und 965 480 kg Güter und 3 769 Kollis. Die Verkehrseinnahme betrug 50 664 fl. Verausgabt wurden 30 552 fl., also Gewinnsaldo 20 112 fl. Hierzu sonstige Einnahmen verschiedener Art, gibt im ganzen 27 038 fl. Diese Summe erhielt folgende Verwendung: Abschreibungen 3 643 fl., Reservekonto 1 062 fl., Pferderechnung 1 996 fl., Aktionäre 20 274 fl., sonstige Ausgaben 61 fl.

Nord-Süd-Holländische Dampftrambahn.

Haarlem - Leiden. Das Gesellschaftskapital dieser Gesellschaft beträgt 250 000 fl. an Aktien und 132 000 fl. an Anleihen. Die Anlagekosten betrugen Ende 1888: Bahn und Anlagen 239 221 fl., Gebäude 40 000 fl., Grunderwerb 9 000 fl., Telephonanlagen 4 000 fl., Lokomotiven 36 000 fl., Personen- und Lastwagen 18 000 fl. Die Betriebsergebnisse waren wie folgt:

Einnahmen	77 404 fl.	82 277 fl.
Ausgaben	50 790 „	51 944 „
Gewinnsaldo	26 614 fl.	30 333 fl.

Hiervon wurden verwendet für Zinsen 4 646 fl., für Amortisation von Obligationen 4 000 fl., für 5 pCt. Dividende des Aktienkapitals 12 500 fl., für Patentsteuer 387 fl. Von dem Ueberrest von 9 500 fl. empfingen die Aktionäre die Hälfte = 4 750 fl., der Reservefonds $^1/_{10}$ = 950 fl., die Direktion $^3/_{10}$ = 2 850 fl. und der Oberbeamte $^1/_{10}$ = 950 fl.

Amsterdamer Omnibusgesellschaft.

Auf den Linien dieser Gesellschaft wurden in 1888 befördert 13 827 682 Personen gegen 14 281 398 in 1887. Die Gesammteinnahme beziffert sich auf 1 128 541 fl. gegen 1 174 248 fl. in 1887 und 1 157 437 fl. in 1886. Die Dividende beträgt für 1888 9½ pCt. Seit 1873 wurden die nachfolgenden Dividenden gewährt: 6, 6,2, 6,6 7, 8,5 10, 10, 10, 10, 10,75, 14, 10, 8,75, 10, 11 und 9,5 pCt. Die Abgabe an die Gemeinde Amsterdam betrug 64 891 fl., während für Unterhaltung der Bepflasterung zwischen den Gleisen an die Gemeinde eine Summe von 19 198 fl. gezahlt wurde. Die Linien haben zusammen eine Länge von 24,746 km, wovon 19 496 km doppelgleisig. Das Gesellschaftskapital beträgt 1 000 000 fl., vertheilt in 5 Serien von je 200 Aktien von 1 000 fl., wovon die erste Serie in ½ Aktien und die übrigen Serien in ¼ Aktien vertheilt werden können. Ueberdies hat die Gesellschaft eine mit 4 pCt. verzinsliche Anleihe gemacht in Höhe von 2 500 000 fl.

Ginnekensche Trambahn.

Ginneken-Breda, 4 km.

Auf dieser Linie wurden in 1888 befördert 213 012 Personen oder durchschnittlich für den Tag 582, gegen bezw. 210 645 und 577 in 1887. Die Einnahme aus diesem Verkehr betrug

57 fl. für den Tag und die Ausgabe 37 fl. für den Tag, gegen bezw. 56 fl. und 36 fl. in 1887. Den Aktionären konnte 6 pCt. Dividende gezahlt werden; Abschreibungs- und Erneuerungsfonds 3 920 fl., Reservefonds 3 405 fl., Gesellschaftskapital 68 000 fl.

Elektrische Tramway Scheveningen-Loosduinen.

Der Gemeinderath von Loosduinen hat, soweit diese Gemeinde dabei betheiligt ist, die vorläufige Konzession für den Bau und Betrieb eines elektrischen Tramways nach Scheveningen ertheilt.

Aus Russland.

Tarifverhandlungen.

Die Mitglieder des gebildeten Tarifkomitees sollen demnächst zu einer Sitzung behufs Berathung über die mit dem 1./13. Oktober v. J. vorläufig auf ein Jahr probeweise eingeführten Getreidetransporttarife zusammenberufen werden. An den Arbeiten des Komitees sollen die auf der letzten Eisenbahnkonferenz gewählten Beauftragten der Bahnverwaltungen, einige Adelsmarschälle und Techniker theilnehmen.

Griasi-Zarizyner Eisenbahn.

Die „Petersb. Ztg." bemerkt in ihrem Börsenbericht vom 29. April, dass die Papiere der Griasi-Zarizyner Bahn einen empfindlichen Rückgang bis 176½ erlitten. Als Grund der Abschwächung diente die Nachricht, dass seitens der Inspektion eine Unregelmässigkeit von etwa 160 000 R. in der Abrechnung der I. Abtheilung zu Tage gekommen sei, welche auf die Dividende von Einfluss sein könnte.

Kursk-Kiewer Eisenbahn.

Wie die „Russ. Börsen-Ztg." schreibt, hat der Verwaltungsdirektor bei der Dividendenvertheilung für das Jahr 1888 der Vorsicht halber nicht den gesammten Jahresreingewinn vertheilt, sondern dem Reserve-Dividendenfonds einen Theil überwiesen. Die Verwaltungsglieder haben dem beigepflichtet und beschlossen die Auszahlung der Superdividende auf 9 bis 9½ R. zu beschränken und den verbleibenden Rest dem laufenden Jahre (1889) gut zu bringen. Die volle Höhe der Dividendensumme wird erst nach Ziehung der Bilanz bekannt werden. Die Verwaltung will der Generalversammlung ferner den Vorschlag machen, 5 pCt. Obligationen in Höhe von 1½ Millionen Rubel Kreditvaluta unter Staatsgarantie zur Erhöhung des Betriebskapitals auszugeben, in dessen Ermangelung die Gesellschaft häufig hoch verzinsliche Privatanleihen aufnehmen muss.

Südwestbahnen.

Während noch kürzlich erst die Petersburger „Börsen-Ztg." in einem Berichte über die Betriebsergebnisse der Südwestbahnen im Jahre 1888 eine Superdividende von 2,70 R., also eine Gesammtdividende von 7,7 pCt. in bestimmte Aussicht stellte, erklärt das genannte Blatt nunmehr, dass die Superdividende wahrscheinlich nur 1½ R. betragen werde. Der Abschluss ergebe zwar eine solche von 2,78 R., die Regierung verlange aber zu Zwecken der Vermehrung und Verbesserung des Fahrparks stärkere Rücklagen. Infolge dessen verlaute, dass nur 1,28 R. als Superdividende vertheilt und 1½ R. zurückgestellt werden sollen. Es sei jedoch nicht unwahrscheinlich, dass schliesslich das Verhältniss der beiden letzten Zahlen umgekehrt und 1½ R. als Superdividende vertheilt werden dürften, sodass dann 1,28 R. für Rücklagen verfügbar blieben.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Bezüglich der in Nr. 33 d. Ztg. S. 351 bereits erwähnten Umwandlung der Prioritätsobligationen nimmt man neuerdings an, dass das Einverständniss des Finanzministers zu erwarten sei, weil die Gesellschaft dem Staate nichts schuldet und die neuen Prioritäten der Kouponsteuer in gleicher Weise unterliegen würden wie die alten. Dagegen wird es als nicht wahrscheinlich bezeichnet, dass der Finanzminister die Vertheilung einer höheren Dividende als der von der Verwaltung vorgeschlagenen 13 R. (21⅔ pCt.) genehmigen dürfte.

Zarskoje-Seloer Eisenbahn.

Die Zarskoje-Seloer Eisenbahngesellschaft, deren Aktionäre seit dem Jahre 1876 keine Rente erhalten haben, ist jetzt endlich wieder in die Reihe der dividendezahlenden Unternehmungen eingetreten. Sie vertheilt laut Beschluss ihrer Generalversammlung eine Dividende von 3 R. für die Aktie; da die Aktien über 60 R. lauten, stellt sich die Dividende auf 5 pCt. Bereits in den beiden Vorjahren (1886 und 1887) wäre die Gesellschaft in der Lage gewesen, Dividenden zu vertheilen, wenn sie nicht den ganzen Reingewinn zur Verminderung der schwebenden Schuld verwendet hätte. In dem 1888er Abschlusse erscheint bei 578 815 R. Einnahmen und 495 000 R. Ausgaben (einschliesslich des Dienstes der Anleihe) ein Reinertrag von 83 615 R., wovon 52 500 R. zur Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. auf das Aktienkapital von 1 050 000 R. Verwendung finden. Im Jahre 1886 hatte der Reinertrag 88 700 R. und im Jahre 1887 rund 80 000 R. betragen, eine erhebliche Steigerung desselben ist also im letzten Jahre nicht eingetreten und die Dividendenzahlung lediglich der Kürzung des in den Vorjahren für die Befestigung der Finanzlage abgezweigten Betrages zuzuschreiben.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der am 9. April 1889 unter Vorsitz des Geheimen Oberregierungsrath Streckert stattgehabten Versammlung sprach nach geschäftlichen Mittheilungen des Vorsitzenden Herr Geheimer Regierungsrath Emmerich über die auf der Badischen Staatsbahn mit der neuen Westinghouseschnellbremse stattgehabten Versuche. Diese neue Bremse verfolgt den Zweck, die Bremswirkung so schnell durch den Zug fortzupflanzen, dass dieselbe an allen Wagen fast gleichzeitig auftritt, sodass alle Stösse und Zuckungen während der Bremsung vermieden werden. Zu diesem Zwecke ist das bisher gebräuchliche Westinghousefunktionsventil derartig ausgebildet worden, dass bei Einleitung einer Nothbremsung an den einzelnen Bremswagen eine Verbindung zwischen Hauptleitung und Bremscylinder hergestellt wird, so dass durch Ueberströmen von Luft aus der Leitung in den Cylinder eine augenblickliche Verminderung des Leitungsdruckes und somit eine entsprechend beschleunigte Fortpflanzung der Bremswirkung erzielt wird. Um die Wirkung dieser neuen Schnellbremse zu erproben, wurden von der Verwaltung der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn am 19. und 20. März d. J. umfassende Versuche angestellt. Der Vortragende, welcher diesen Versuchen persönlich beiwohnte, beschrieb dieselben, sowie den zur Ermittelung der Versuchsergebnisse in Anwendung gekommenen sinnreichen selbstthätigen Schreibapparat und ferner die Versuchsergebnisse selbst näher. Das Ergebniss der Versuche muss danach als ein ausserordentlich günstiges bezeichnet werden. Mit Bezug auf die Bemerkung des Vortragenden, dass der Anwendung der durchgehenden Bremsen für Güterzüge wegen des bei denselben erforderlichen vielfachen Aus- und Einsetzens von Wagen grosse Schwierigkeiten entgegenstehen, sprach Herr Generallieutenant Golz sich dahin aus, dass nach seiner Ueberzeugung trotz der entgegenstehenden Schwierigkeiten in nicht allzu langer Zeit alle Züge ohne Ausnahme mit Schnellbremsen ausgestattet sein würden. Begründet wird diese Ansicht insbesondere damit, dass die durch die neuere Lokomotivbauart ermöglichte bessere Ausnutzung des Dampfes aus wirthschaftlichen Gründen auf eine allgemeine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit hinweise, wodurch dann eine rasche Bremswirkung erfordert wird.

Herr Oberingenieur Reimherr sprach über die Schmidt'sche Kettenbremse, bei welcher die lebendige Kraft des bewegten Zuges als Bremskraft benutzt wird. Diese aus der Heberleinbremse hervorgegangene Anordnung wird von dem Vortragenden namentlich hinsichtlich ihrer neueren Verbesserungen beschrieben und als besonders geeignet für die Anwendung auf Sekundärbahnen, sowie für Güterzüge bezeichnet.

Herr Ingenieurhauptmann a. D. Henning sprach über die in letzterer Zeit vielfach erörterte Frage der Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge in Deutschland und in England. Gegenüber der vielfach auftretenden Behauptung, dass die Leistungen der Deutschen Eisenbahnen gegenüber denen der Englischen minderwerthig seien, legte der Vortragende, indem er bemerkte, dass er die Eisenbahnen fast aller Länder der Erde aus eigener Anschauung kennt, dar, dass bei Berücksichtigung der bewegten Lasten, der den Reisenden gebotenen Bequemlichkeiten und der sonst in Betracht zu ziehenden Umstände die wirkliche Leistung der Eisenbahnen in Deutschland sich als eine grössere ergebe, als bei den Eisenbahnen anderer Länder, wenn in letzteren bei einzelnen Zügen vielleicht auch eine grössere Fahrgeschwindigkeit zur Anwendung komme. Herr Geheimer Regierungsrath Emmerich erwiderte auf die Darlegungen des Vorredners, dass die hohen Leistungen der Deutschen Eisenbahnen nicht anzuzweifeln seien, dass bei uns aber doch die Ansprüche des Verkehrs theilweise eine raschere Verbindung wichtiger Orte nothwendig machen, als solche jetzt bestehe.

Herr Major im Eisenbahnregiment Schill sprach über die Oleovaporlampe, bei welcher in Dampf verwandeltes Oel — Theeröl, Petroleum oder dergl. — den Brennstoff abgibt. Die Verwandlung des Oeles in Dampf erfolgt nach einmal erfolgtem Anzünden der Lampe durch die Flamme derselben selbst. Der Vortragende beschrieb an einem zur Stelle gebrachten Leuchtapparate dessen Einrichtung und Wirkungsweise und legte dar, wie derselbe bei Arbeiten in Tunneln, bei nächtlichen Arbeiten an Eisenbahngleisen, Brücken, bei Unfällen und dergl. sehr zweckmässige Verwendung finden könne und für

diese Zwecke vor dem elektrischen Lichte mehrfache Vorzüge besitze.

Herr Maschineninspektor Bork sprach über die Verwendung Rowan'scher Dampfwagen auf der 75 km langen Strecke Hoyerswerda-Falkenberg. Da bei dem geringen Personenverkehr auf dieser Strecke der gewöhnliche Betrieb mit Personenzuglokomotiven die Betriebskosten nicht deckte, so wurden die früher auf der Görlitzer Bahn verwendeten Dampfwagen benutzt. Nachdem die Kessel derselben einige Aenderungen erfahren hatten, leisteten diese Wagen sehr gute Dienste.

Zum Schlusse machte Herr Oberbaudirektor A. Wiebe Mittheilungen über die am 7. April in Dresden stattgehabte Feier des 50jährigen Bestehens der Leipzig-Dresdener Eisenbahn. Der Vortragende, welcher der Feier in Person beigewohnt hat, hob besonders den sehr anregenden Vortrag des Betriebs-Telegraphenoberinspektors Dr. Ulbricht über die Entwickelung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, sowie die in jeder Beziehung würdige Weise hervor, in welcher das Fest verlaufen sei. Dasselbe erhielt eine besondere Weihe durch die Betheiligung Seiner Majestät des Königs von Sachsen, welcher auch vor 50 Jahren der Eröffnungsfahrt beigewohnt hatte.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

Anwendung der Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 über die Verjährung, auf den Fall, in welchem der Entschädigungsanspruch des Arbeiters auf eine Nichterfüllung des Dienstmiethevertrags seitens des Unternehmers gestützt wird.

Es kann dahingestellt bleiben, ob aus den vom Kläger vorgetragenen Thatsachen, deren Wahrheit überall vorausgesetzt, eine gesetzliche Entschädigungspflicht seitens der Beklagten dem Kläger gegenüber rücksichtlich des hier in Rede stehenden Unfalls vom 2. Mai 1871 sich überhaupt begründen lässt; jedenfalls würde die von der Beklagten vorgeschützte Einrede der „Verjährung" der Geltendmachung dieses Anspruchs im Wege der vorliegenden Klage entgegenstehen, mag derselbe rechtlich als ein „kontraktlicher" (z. B. infolge des Dienstmiethevertrages) oder als ein ausserkontraktlicher aufzufassen sein.

Denn: durch das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 sind zwar dem § 9 Abs. 1 zufolge die Bestimmungen der Landesgesetze, nach welchen ausser den in diesem Gesetz vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1 und 2 bezeichneten Anlage oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens, für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, im allgemeinen unberührt geblieben. Zu jenen „Landesgesetzen" sind hier auch die Bestimmungen anderer Reichsgesetze, z. B. der Reichs-Gewerbeordnung § 120 (bezw. 107) zu rechnen (cf. Eger, Reichshaftpflichtgesetz 3. Aufl. zu § 9 S. 618). Der Abs. 2 des § 9 bestimmt jedoch, dass auch in diesen Fällen (des Abs. 1) die Vorschriften der §§ 3, 4, 6 bis 8 Anwendung finden sollen, unbeschadet derjenigen Bestimmungen der Landesgesetze, welche dem Beschädigten einen höheren Entschädigungsanspruch gewähren. Daraus ergibt sich, dass mit dem Inkrafttreten des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 die zweijährige Verjährung des § 8 auch auf alle im Abs. 1 des § 9 bezeichneten „landesgesetzlichen Ansprüche" der oben hervorgehobenen Art, mögen sie als ausserkontraktliche oder als kontraktliche sich darstellen, sofern nur — was vorliegend der Fall ist — der betr. Unfall beim Betriebe einer der in den §§ 1 und 2 aufgeführten Anlagen (hier einer „Fabrik") erfolgt ist, Anwendung finden soll, und zwar — sogar schon nach allgemeinen für die Verjährung geltenden Rechtsprinzipien — ohne Rücksicht darauf, ob der Unfall vor (wie hier) oder erst nach dem Inkrafttreten jenes Reichshaftpflichtgesetzes sich ereignet hat (cf. RO.-H.-G.-Entsch. XX S. 1 ff., XXI S. 408 ff.; Reichsgericht in Seuffert, Archiv Band XXXVI S. 302, XXXVII S. 262, Blum u. Braun, Annalen X S. 67, Eger a. a. O. S. 582[7], 611[11], 629 ff., 631). (Urtheil des Oberlandesgerichts in Stettin vom 19. Okt. 1888 in der Sache St. w. Portland-Cementfabrik.)

Verschiedenes.

Prinz Heinrichbahn.

Der Bericht für 1888 weist eine ansehnliche Zunahme des Erträgnisses aus, welcher auf die erfreuliche Thatsache zurückgeführt wird, dass seit Ende 1887 die Montanindustrie in kräftigem Aufschwung begriffen ist, auch seit 1. Juli 1888 die Linie von Wiltz an die Belgische Grenze eröffnet sei, wonach das Netz der Gesellschaft ausgebaut erscheint. Für das laufende Jahr sind ebenfalls befriedigende Ergebnisse zu erwarten. Die Linie von Trois Vierges nach Aachen, von welcher die Verwaltung günstigen Einfluss erwartet, wird gegen Ende 1889 eröffnet. In 1888 beliefen sich auf dem Eisenbahnnetz die Bruttoeinnahmen auf 2 597 193 Frcs., wovon die Ausgaben 1 448 091 Frcs. in Anspruch nahmen, so dass ein Ueberschuss von 1 149 101 Frcs. blieb. Die Bergwerke förderten 333 461 t Erze und 42 577 t Kalksteine mit einem Reinertrag von 279 492 Francs. Davon werden indess 40 000 Frcs. als Bergwerksreserve zurückgestellt. Für Miethen wurden 9 101 Frcs., für Zinsen und Agio 14 043 Frcs. eingenommen, während für rollendes Material, aus dessen Verleihung im Vorjahr 64 070 Frcs. Gewinn zu verbuchen waren, diesmal 442 Frcs. ausgegeben wurden. Für den Dienst der Prioritäten sind 349 612 Frcs., für Generalunkosten 30 305 Frcs., für Abschreibungen 63 252 Frcs., für sonstige Ausgaben 83 950 Frcs. erforderlich, ferner wird gegenüber zwei streitigen Forderungen, welche sich auf zusammen 134 763 Frcs. belaufen, ein Delcrederefonds geschaffen, der mit 80 000 Frcs. dotirt wird. Danach ergibt sich einschliesslich der aus dem Vorjahr übernommenen 73 915 Frcs. ein Reingewinn von 888 111 Frcs. (1887 660 673 Frcs.), wovon 750 000 Frcs. als Dividende von 10 Frcs. (1887 7 Frcs.) für die Aktie vertheilt, 40 709 Frcs. dem Reservefonds zugewiesen, 30 000 Frcs. zu Tantiemen verwandt und 67 401 Frcs. vorgetragen werden.

Schweden: Staatsbahnbau.

Die Regierung hat beschlossen, zur Ergänzung des nördlichen Netzes die Linie von Anundsjo nach Lulea (Station der Schwedisch-Norwegischen Eisenbahn) in einer Länge von 425 km zu bauen und hat hierfür vom Parlamente den ersten Kredit verlangt. Die Baukosten dieser Linie ohne Anschaffung von rollendem Materiale sind mit 20 Millionen Kronen präliminirt.

Neue Tarifherabsetzung in Belgien.

Nachdem die Eisenbahntarife für den Roheisentransport bereits um 1.25 Frcs. auf die Tonne herabgesetzt worden sind, hat der Eisenbahnminister nunmehr noch eine weitere Herabsetzung um 25 Cts. auf die Tonne bewilligt.

Eisenbahnen im Französischen Sudan.

Der Bau der Eisenbahn im Französischen Sudan, welcher im Jahre 1881 in Angriff genommen wurde, jedoch während der Jahre 1885—1886 vom Oberst Frey aufgegeben worden war, ist vom 62. Kilometer (Ortschaft Bouronkon) im Januar 1887 wieder aufgenommen und bis zur Festung Bafoulabé in Kilometer 128 unter der Leitung des Oberstlieutenant Galliéni fortgesetzt worden. — Der Baufortschritt auf der Eisenbahnlinie Kayes-Bafoulabé und der Abzweigung von Médine war im Juli des vergangenen Jahres folgender: Im Betriebe stand die Strecke von Kayes bis zum Galongo 95 km. Schienen waren gelegt von Kayes bis Médine und Bafoulabé 130 km. Von Galongo nach Bafoulabé (33 km) und auf der Abzweigung von Médine (2 km) ist der Oberbau noch zu vollenden.

Die unterseeischen Kabel der Welt.

Die gesammte Länge der unterseeischen Kabel, welche gegenwärtig in der Welt benutzt werden, beträgt nach den „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" annähernd 113 031 Seemeilen. Davon haben 110 463 Meilen einen einfachen Leiter und 2 568 Meilen mehrfache Leiter. Von den 113 031 Seemeilen Kabellänge gehören 102 531 Meilen den verschiedenen Kabelgesellschaften, während 10 500 Meilen Staatseigenthum sind, welche sich auf die verschiedenen Staaten, wie folgt, vertheilen:

Frankreich 3 191, Englisch-Indien 1 873, Italien 960, Grossbritannien 877, Französisch-Cochinchina 810, Deutschland 468, Griechenland 457, Türkei 331, Russland 272, Norwegen 229, Kanada 200, Neu-Seeland 197, Spanien 128, Dänemark 124, andere Länder 383 Seemeilen.

Wirkung des Blitzes auf Leitungsdrähte.

Am 24. v. Mts. entlud sich über Kiew ein schweres Gewitter. Bei jedem Blitz ertönten die Fernsprechglocken an den Apparaten und im Dunkeln konnte bemerkt werden, wie von den Metalltheilen derselben lange, züngelnde Funken hinüber- und herübersprangen; am deutlichsten war diese Erscheinung bei den Fernsprechleitungen zu beobachten, welche mit der Hauptstation verbunden waren. Auf der letzteren boten die zahlreichen Apparate ein aufregendes Bild. Bei jedem Blitz entlud sich ein ganzes Netz von Miniaturblitzen und es erfolgten Donnerschläge, die wie Gewehrfeuer klangen; das dichte Netz der Fernsprechdrähte über der Station erglänzte bei jedem Blitz in elektrischem Licht. Es wurden 13 Fälle festgestellt, in welchen die Leitungen von dem Gewitter beschädigt wurden; in 6 Fällen waren die Drähte bei den Mikrophonen geschmolzen. In einem Falle entzündete sich bei einem starken Blitzschlage der Rahmen eines Fensters, durch welchen die Fernsprechdrähte gingen. Diese waren vollkommen geschmolzen und hatten das Holz des Rahmens entzündet. In dem unteren Geschoss desselben Hauses flog bei dieser Gelegenheit eine grosse Fensterscheibe in Stücke.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mit dem 15. Mai d. J. wird die Station **Schneiderkrug** für den unbeschränkten Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Hannover, Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg sowie der Sächsischen Staatsbahnen die Station **Langförden** ebenfalls mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen zugelassen. (1153B&W)

Oldenburg, den 4. Mai 1889.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Erfurt. Am 15. Juni d. J. werden die im Tarif für obenbezeichneten Verkehr zwischen den Stationen der Strecken:

a) Zerbst-Rosslau-Wittenberg-Falkenberg (ausschl.)-Eilenburg-Leipzig-Zeitz-Probstzella;
b) Rosslau-Bitterfeld-Delitzsch-Leipzig-Corbetha-Weimar;
c) Dessau-Cöthen;
d) Jüterbog (ausschl.)-Wittenberg-Bitterfeld-Halle a/S.-Corbetha;
e) Halle a/S.-Delitzsch-Eilenburg;
f) Merseburg-Mücheln;
g) Weissenfels-Zeitz;
h) Erfurt (ausschliessl.)-Sangerhausen (ausschl.)

des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und der Station Hamburg H. des Direktionsbezirks Altona andererseits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze unverändert auf den Verkehr mit der Station Hamburg B des Direktionsbeziks Altona übertragen.

Die zwischen den Stationen der vorgenannten Strecken des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und der Station Hamburg H. des Direktionsbezirks Altona andererseits bestehenden Entfernungen und Frachtsätze gelangen am genannten Tage zur Aufhebung.

Altona, den 29. April 1889. (1154)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Reichsbahnstation Düdelingen-Werk ist vom 15. Mai cr. ab in den **Ausnahmetarif Nr. 3 des Westdeutschen Verbandes für Eisen und Stahl** des Spezialtarifes II aufgenommen. Die Frachtsätze sind auf den Stationen des Ausnahmetarifes zu erfahren.

Hannover, den 30. April 1889. (1155)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in der **Belgisch-Südwestdeutschen Güterklassifikation** (Nachtrag I zum Heft I vom 1. Februar 1884) enthaltene Tarifposition „Wolle aller Art usw. des S. T. I" erhält mit Geltung vom 1. Juli d. J. die nachstehende Fassung:

„Wolle, roh oder gewaschen, Wollkämmlinge (Kammzug gehört zu den allgemeinen Wagenladungsklassen), Wollabfälle, auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle (s. auch sperrige Güter)."

Für den Verkehr mit Basel tritt diese Aenderung der Klassifikation erst am 1. August in Kraft.

Strassburg, den 30. April 1889. (1156)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für lange Gegenstände von Eisen oder Stahl, wie Schienen, Stangen, Träger und dergleichen, auf welche der in den verschiedenen Verkehren bestehende **Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter** bisher keine Anwendung gefunden hat, wird von jetzt an, sowohl im Lokalverkehr wie in den direkten Verkehren zwischen Preussischen Staatsbahnstationen die Fracht nach dem Stückgut-Ausnahmetarif berechnet.

Hannover, den 29. April 1889. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Staatsbahnverwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 20. Mai d. J. treten an Stelle der mit Gültigkeit vom 1. April cr. eingeführten, durch unsere Bekanntmachung vom 1. April cr. IIb 4675 mit dem 20. Mai wieder aufgehobenen Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Schwefelsäure in Mengen von 10000 kg von den Stationen Aschenbornschacht, Morgenroth und Rosdzin nach Drohobycz, Jaslo und Zagorzany anderweite, gegen die früheren Tarife erhöhte Frachtsätze in Kraft. Von dem gleichen Tage ab gelangen ferner für den Verkehr von Berlin (Görlitzer und Schlesischer Bahnhof), Breslau (Märkischer und Oberschlesischer Bahnhof) und Saarau nach den genannten Galizischen Stationen ermässigte Ausnahmesätze für denselben Artikel zur Einführung. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 1. Mai 1889. (1158)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. wird die Station Laer des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Das Nähere ist bei der Güterexpedition der genannten Station zu erfahren. (1159)

Köln, den 3. Mai 1889.
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die im Getreidetarif von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser vom 13./1. November 1888 vorgesehenen Frachtsätze für Kiew Fluss, deren Aufhebung zum 26./14. April cr. publizirt war, bleiben noch bis zum 13./1. Mai cr. in Kraft. (1160J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der am Weichsel-Eisenbahnverband betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Belgischer bezw. Deutsch-Französischer Güterverkehr. Die in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 16. Mai 1888 für den Reexpeditionsverkehr ab Elbing nach Belgien und Frankreich für die Artikel „Hanf, Hanfheede und Hanfgarn" eingeführten, um 0,31 Frcs. für 100 kg gekürzten Königsberger Reexpeditionssätze finden im Verkehre mit Elbing nunmehr auch auf die Artikel „Flachs, Flachsheede und Werg" Anwendung.

Köln, den 8. Mai 1889. (1161)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Infolge Berichtigung von Druckfehlern in dem am 1. April d. J. eingeführten Nachtrag 6 **zum Staatsbahn-Gütertarif Hannover-Köln (rrh.)** treten in den Ausnahmefrachtsätzen für Petroleum von Peine nach Freren bezw. für Eisen und Stahl des Sp.-T. II von Vallendar, Venlo K. M., Wetzlar, Wissen, Dortmund D. G. E. und Lünen nach Lüneburg und Winsen vom 20. Juni d. J. ab Erhöhungen ein, über welche die betreffenden Güterexpeditionen nähere Auskunft ertheilen.

Hannover, den 3. Mai 1889. (1162)
Königliche Generaldirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. (Oesterreichische Linien.) Reexpeditionsbegünstigung für Getreidesendungen von Nowosielitza nach Galatz und Braila. Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1889 bis Ende Oktober 1889 finden auf Getreide-, Mais- und Oelsaatensendungen, welche von Nowosielitza in der Station Czernowitz per Bahn eintreffen und sodann nachweislich nach Galatz oder Braila reexpedirt werden, die im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 127 ex 1888 sub Post 2620 verlautbarten ermässigten Frachtsätze bei Erfüllung der daran geknüpften Bedingungen im Rückvergütungswege Anwendung.

Die Reexpedition bezw. Einlagerung ist in den nachbenannten Lagermagazinen zulässig:

a) in den bahnämtlichen Magazinen in Czernowitz, Station der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn;
b) im Lagermagazine der Bukowinaer Boden-Kreditanstalt in Czernowitz;
c) im Lagermagazine der Filiale der K. K. pr. Galiz. Aktien-Hypothekenbank in Czernowitz.

Die für die Reexpeditionsbegünstigung maassgebenden Bestimmungen sind:

1. Die Reexpeditionsfrist wird festgesetzt:
für die bahnämtlichen Magazine der Station Czernowitz auf 30 Tage,
für die ad lit. b) und c) genannten Lagermagazine auf 4 Monate,
vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Czernowitz an gerechnet.

Während dieser Fristen müssen die Sendungen ununterbrochen unter Bahnaufsicht stehen, und wird bemerkt, dass in der Reexpeditionsstation die Benutzung von Privatmagazinen nicht gestattet ist.

2. Die Rückvergütung der Frachtdifferenzen erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe vom Transporte bis Czernowitz, dann der Original-Aufnahmsscheine für den Weitertransport nach Galatz oder Braila und müssen diese Dokumente in Bezug auf Anzahl, Gattung und Gewicht der Sendungen vollkommen mit einander übereinstimmen.

3. Die Original-Aufnahmsscheine haben ausser den Verrechnungsdaten bis Czernowitz auch noch die Bestätigung des Stationsvorstandes und des Magazinbeamten darüber zu enthalten, dass die Sendungen während des Lagerns ununterbrochen unter Bahnaufsicht standen.

4. Die Liquidirung der Frachtdifferenzen findet nur dann statt, wenn die vorgenannten Belege spätestens binnen 6 Monaten nach erfolgter Reexpedition der Bahnverwaltung vorgelegt werden.

Wien, am 1. Mai 1889. (1163)
Die Centralleitung
der K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. pr. Oesterreichische Nordwestbahn. Für eiserne Maschinentheile treten vom dritten Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums" und unter Einhaltung der in demselben enthaltenen speziellen Bestimmungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende dieses Jahres, in Kraft:

	bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Tetschen Oe. N. W. B. nach Hlinsko	50 kr. Oe. W.
von Liebau nach Hlinsko	34,4 „ „ „

Wien, den 30. April 1889. (1164)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung direkter Kartirungssätze für Holz des Spez.-Tar. 2 ab Ustrzyki nach Nordbahnstationen. Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1889 bis zur Einführung im Tarifwege treten für Holztransporte des Spezialtarifes 2 ab Ustrzyki nach nachstehenden Nordbahnstationen folgende direkte Kartirungssätze in Kraft und zwar:

nach Branowitz	103.9 kr.
„ Feldsberg	103,7 „
„ Krzenowitz	99,0 „
„ Mähr.-Neudorf . . .	101,3 „
„ Napagedl	95,8 „
„ Pernhofen - Wulzeshofen	109,6 „
„ Wagram	110,4 „
„ Zauchtel	88,3 „

pro 100 kg.

Wien, den 1. Mai 1889. (1165)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
als geschäftsführende Verwaltung
des Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Gemeinschaftsverkehrs.

Oesterr. - Galiz. - Rumän. Eisenbahnverband. Aufhebung von Frachtsätzen. Die im Haupttarife, sowie in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn treten mit 15. Juni 1889 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 30. April 1889. (1166)
Die Centralleitung
der K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Weichen und Weichenmaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

A. 50,5 t Weichenzungenschienen von Flussstahl,
15 „ Radlenkern von Flussstahl,
B. 62 Stück Flussstahl-Herzstücken,
28 „ Flussstahl - Kreuzungsstücken,
C. 34 „ einfachen Weichen,
8 „ einfachen Kreuzungsweichen und
6 „ doppelten Kreuzungsweichen.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Eröffnungstermine
am Donnerstag, den 16. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,
verschlossen und postfrei an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,5 *M.* bezw. 1,50 *M.* und 4,50 *M.* für die unter A bis C aufgeführten Gegenstände unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen.

Breslau, den 2. Mai 1889. (1167)
Materialienbüreau.

Umbau Bahnhof Bremen. Es sollen verdungen werden:

Loos 1. Die Ausführung der Maurerarbeiten und die Lieferung von Kalk für den Umbau der Schwachhauser Chaussee-Unterführung hierselbst.
Loos 2. Die Lieferung der Werksteine für den Umbau derselben Unterführung.
Loos 3. Die Lieferung von lederfarbenen Verblendsteinen für den Umbau derselben Unterführung und von rothen zur Verblendung geeigneten Hintermauerungssteinen für Werkstättenbauten hierselbst.

Termin: Sonnabend, den 18. Mai, Vormittags 10 Uhr,
im Büreau für den Bahnhofsumbau.

Zeichnungen und Bedingungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von je 1 *M.* für Loos 1 und 3 und 0,50 *M.* für Loos 2 von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen.

Bremen, den 2. Mai 1889. (1168)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verdingung von Heizkörpern und Röhren. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen

a) 590 Stück vollständige Heizkörper mit Anschlussstutzen und Flansch in 4 Loosen und
b) verschiedene patentgeschweisste Heiz- und Leitungsröhren, rund 3200 lfd. m, nebst Ueberschraubmuffen in 4 Loosen

zur Dampfheizungseinrichtung für Lokomotiven, Tender und Wagen beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnung liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1,50 *M.* in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Heizkörpern und Röhren zur Dampfheizungseinrichtung" zu dem auf Sonnabend, den 18. Mai 1889 Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 4. Mai 1889. (1169)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

3. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckarbahn. Verkauf alter Materialien. Die auf einigen Stationen der Main-Neckarbahn lagernden alten Materialien an:

Schienen, Schweisseisen, Drehspähnen, Radreifen, Feuerbüchsen von Kupfer, Trieb-, Lauf- und Wagenradsternen, Lokomotivachsen aus Stahl und Eisen, ein alter Lokomotivkessel (als Dampferzeuger noch verwendbar) usw.

sollen Dienstag, den 14. Mai l. J., Vormittags 10 Uhr, durch Anerbietung vergeben werden.

Der Haupt-Magazinsverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkaufe kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu genanntem Termine bei dem Haupt-Magazinsverwalter zu Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr." eingereicht werden.

Darmstadt, 29. April 1889. (1170)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Verkauf ausrangirter Personen- und Lastwagen mit Achsen und Rädern. Die in der Centralwerkstätte in Tilburg sich befindenden 2 kombinirten Personenwagen I., II. und III. Klasse, 5 Gepäckwagen, 4 Kavalleriewagen, 7 Pferdeboxes und 5 gedeckten Lastwagen mit Achsen und Rädern sollen durch Submission vergeben werden. Die Submissionszettel sollen der Abtheilung Maschinen- und Wagendienst zu Utrecht am 22. Mai 1889, vor 12 Uhr Mittags, zugerichtet sein.

Der Ingenieur-Chef der Centralwerkstätte zu Tilburg wird über diese Materialien Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden. (1171)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 36. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Mai 1889.

Des Bettags wegen erscheint die nächste Nummer erst am 16. d. Mts.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Einige Angaben über Brasilianische Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 35.)

Halten wir uns nun an die Thatsache, dass auf dieser ersten Ueberlandbahn demnächst schon zwei Spurweiten vertreten sein werden, berücksichtigen wir ferner, dass auch in Brasilien Bahnstrecken der verschiedensten Spurweiten vorkommen, so ist zuzugeben, dass in Ansehung der nothwendig werdenden Umladungen von einem durchgehenden grossen Güterverkehr auf der geplanten Brasilianischen Ueberlandbahn nicht wohl die Rede sein kann. Es müssen schon sehr werthvolle Waaren sein, welche die Kosten wiederholter Umladungen vertragen können. Die Massengüter werden voraussichtlich nach wie vor ihren Weg zu Schiff von der Westküste um das Kap Horn nach der Ostküste und damit nach Europa nehmen. Für die grosse Ueberlandbahn bleibt dann im wesentlichen der Personenverkehr, der Postverkehr und die Beförderung solcher Güter übrig, bei denen kaufmännische Interessen hinsichtlich der Lieferfrist mitsprechen.

Gegenwärtig dauert die Reise von Europa nach Brasilien durchschnittlich 3 Wochen und nach Argentinien 4 Wochen. Die Gefahren der Seereise würden sich allerdings sehr vermindern, wenn man mehr als bisher die Reise auf festem Lande machen könnte. Einige Brasilianische Zeitungen beschäftigten sich in dieser Hinsicht mit grossartigen Zukunftsprojekten. Danach sollte z. B. die Reise von Paris nach Rio de Janeiro mit der Eisenbahn bis Cadix oder einem anderen geeigneten Punkte in der Nähe von Gibraltar gemacht werden. In Gibraltar brauchte man dann nur nach den weiteren Ausführungen dieser Phantasten die Meerenge zu überfahren und in Afrika wäre dann wieder eine Eisenbahn zu besteigen, welche noch gebaut werden soll. Diese Afrikanische Zukunftsbahn soll durch Marokko bis nach Dakkar geführt werden. Dann würde nur eine Ueberfahrt von Dakkar nach Pernambuco nöthig sein, die nicht länger als 7 Tage dauern kann. Man sieht, an Phantasie fehlt es den Brasilianischen Zeitungen nicht.

Brasilien hat schon früh einen Anlauf zur Herstellung eines Eisenbahnnetzes genommen. Bereits im Jahre 1839 ertheilte die Brasilianische Regierung eine Konzession für eine Eisenbahn, welche von Rio de Janeiro ausgehend das Küstengebirge (Serra do Mar) überschreiten und am Ufer des Rio Parahyba entlang führen und in Rezende endigen sollte. Es blieb aber bei der Idee. Brasilien hat daher nicht den Ruhm, die erste Südamerikanische Eisenbahn gebaut zu haben. Die erste Bahn entstand in Chile, und die zweite Bahn 1857 in Buenos Ayres (Argentinische Westbahn.) Erst im Jahre 1855 wurde in Brasilien eine Eisenbahngesellschaft begründet, welche von Rio de Janeiro aus eine 6,16 km lange Bahn baute und 1858 dem Betrieb übergab. Man muss anerkennen, dass ein Bahnbau in Brasilien bei der gebirgigen Beschaffenheit der Küstenlandschaft weit schwieriger ist als ein solcher in Argentinien. Die Eisenbahngesellschaft machte bei ihrem Unternehmen sehr schlechte Geschäfte, so dass die Regierung sich entschliessen musste, das Bahneigenthum aufzukaufen und den Weiterbau selbst in die Hand zu nehmen. Aus diesen Anfängen

ist die Eisenbahn Dom Pedro II. entstanden, welche bis auf den heutigen Tag Staatsbahn geblieben ist. Es ist nach ihrer Ausdehnung die wichtigste Bahn Brasiliens und nimmt auch hinsichtlich der Kunstbauten unter allen dortigen Bahnen den ersten Rang ein. Die Bahn ist eingleisig bis auf eine kurze Strecke in der Nähe der Hauptstadt selbst, wo der Vorortverkehr sich abspielt. Die Spurweite ist, wie in Argentinien, 1,676 m. Bei dem gebirgigen Charakter des Landes war die Wahl der Englischen Breitspur kein glücklicher Griff. Sie hat die Baukosten unverhältnissmässig vertheuert und bei der weiteren Entwickelung des Eisenbahnwesens ergab sich die zwingende Nothwendigkeit, von der Spurweite abzuweichen. Auf diese Weise sind Bahnlinien mit den verschiedensten Spurweiten im Laufe der Jahre zur Ausführung gekommen. Selbst bei Anlage der Trambahnen, die in Brasilien mit Maulthieren betrieben werden, ist man auf die Spurweite von 1 m zurückgegangen; denn die grossen Städte insbesondere Rio de Janeiro haben theilweise sehr geneigte Strassen, die in scharfen Windungen in das Gebirge sich hinein ziehen und in welchen Gleise von normaler Spur kaum, solche von Englischer Breitspur aber nie gelegt werden können. Bei dem Bau der Eisenbahnlinien verwendet man in den Kippkarrenschächten an Stelle der Pferde ebenfalls Maulthiere. Die klugen Thiere brauchen auf dem Wege von der Be- bis zur Entladestelle nicht geführt zu werden. Das Maulthier findet auf den Karrbahnen seinen Weg allein, hält genau an der Abschüttungsstelle und kehrt nach Abstürzen der Erdmassen ohne weitere Führung nach der Beladestelle wieder zurück. Die Bahnlinie Dom Pedro II. hat in der Serra do Mar viele Schutzbauten erforderlich gemacht. Das Gestein ist nicht wetterbeständig. Das Wasser, welches bei den Tropenregen sich ansammelt, sucht sich fast jedes Jahr einen anderen Abfluss, so dass die Bahnein- und Ausschnitte auf grosse Längen hin durch Futtermauern (Trockenmauerwerk) gesichert werden müssen. Die Steine für diese Schutzanlagen bestehen vielfach aus Basalt, haben an Ort und Stelle nicht gewonnen werden können, sondern sind auf grosse Entfernungen hin während der ersten Betriebsjahre herbeigeschafft und zu den Schutzbauten verwendet. Wenn man bei trockener Jahreszeit eine Brasilianische Eisenbahn befährt, so ist es ausserordentlich störend, dass der Zug sich in einer wahren Wolke von Staub befindet. Der lästige Staub dringt durch Thüren und Fenster in jeden Wagentheil hinein, belästigt die Reisenden und führt zu einer frühzeitigen Abnutzung des rollenden Materials. Die Ursache dieses Staubens, welches nebenbei gesagt, auch jeden Fernblick unmöglich macht und das Reisen beispielsweise auf der Strecke von Santos nach Rio de Janeiro, welches in vielen Reisebeschreibungen als lohnend empfohlen wird, nicht immer zu einer Annehmlichkeit macht, hat seinen Grund darin, dass an Stelle des Kieses sogenannte „vegetabilische Erde“ als Bettung für den Oberbau benutzt worden ist. Das ist eine Eigenthümlichkeit fast aller Südamerikanischen Bahnen. Kies wendet man nur da an, wenn die Bahnstrecke direkt durch ein Kieslager führt. Obgleich nun dieses mangelhafte Bettungsmaterial die Unterhaltungskosten des Oberbaues in bedenklicher Höhe steigert, so ist doch an keiner Stelle der ernstliche Versuch gemacht, eine den Europäischen Verhältnissen entsprechende gute Gleisbettung aus Kies herzustellen. Man nimmt für die Bettung die oberen Erdschichten, welche von der Rasennarbe und dem sonst etwa vorhandenen Wurzelwerk gesäubert werden, also eine Erde, welche schon einen chemischen Zersetzungsprozess durchgemacht hat und etwas durchlässiger ist, als die meisten darunter stehenden Lehmschichten. In Argentinien, namentlich in der Provinz Buenos Ayres, wo der jegliche Mangel an Kies die Benutzung dieser minderwerthigen Bettung einigermaassen rechtfertigt, sucht man sich noch dadurch zu helfen, dass man die Erde brennt und auf diese Weise ein Material gewinnt, welches einigermaassen Aehnlichkeit hat mit Ziegelstaub. Die Durchlässigkeit der Bettung ist damit allerdings gewonnen, das Stäuben aber nicht vermindert.

Es ist beachtenswerth, wie der Einfluss des Klimas auf die Erhaltung der hölzernen Bahnschwellen von Einfluss ist. In dem tropischen Theile Brasiliens halten sich die in der mangelhaften Bettung verlegten Schwellen aus den vorzüglichen Brasilianischen Harthölzern nach Angabe der Streckeningenieure kaum 5 Jahre. In Argentinien dagegen, namentlich in den südlichen Provinzen Buenos Ayres, Santa Fé, San Luis, Cordoba, wo ein gemässigtes Klima herrscht, wird die Dauer der aus Quebrachoholz hergestellten Schwellen auf 25 bis 30 Jahre geschätzt. Erfahrungen über dieses vorzügliche Material liegen in ausreichender Weise vor, namentlich bei der Argentinischen Westbahn und auch bei den Hafenbauten des La Plata in Buenos Ayres. So z. B. ist in der letztgenannten Stadt die Personenmole, welche noch aus der Zeit des Diktators Rosas herrührt, aus diesem harten Holz gebaut und es ist an den Pfählen, die halb im Wasser stehen, noch keine Spur von Zerstörung zu bemerken.

Das Quebrachoholz hat ein grösseres spezifisches Gewicht als 1; es kann daher nicht geflösst werden. Der Gerbstoffgehalt dieses Holzes ist ein ausserordentlich grosser und hat Veranlassung gegeben, dass das Holz auch in Europa von grösseren Gerbereien bezogen und verwendet wird. Die daraus hergestellte Lohe ist eine weit kräftigere als die aus Jungeichen. Da nun dieses vorzügliche Hartholz den Witterungseinflüssen in den Tropen nicht ausreichend zu widerstehen vermag, so ist es erklärlich, dass man bei neuen Bahnbauten, wie beispielsweise in Venezuela, die Verwendung flusseiserner Querschwellen vortheilhafter findet, als die des einheimischen Holzes.

Ursprünglich waren die ältesten Südamerikanischen Eisenbahnstrecken aus Barlowschienen hergestellt, während jetzt durchweg die Vignolschiene verwendet wird. Die alten ausgewechselten Barlowschienen sieht man beim Befahren der Eisenbahn als Stiele der Drahteinfriedigungen, auch vielfach als Einfassungen der Perrons an Stelle der bei uns gebräuchlichen Kantensteine. Selbst die Stützgerüste der Wasserreservoire sind aus alten zusammengenieteten Barlowschienen hergestellt.

Die fortlaufenden Drahtzugeinfriedigungen neben den Eisenbahnstrecken sind für Südamerikanische Eisenbahnverhältnisse charakterisirend. Die grösste Gefahr für einen fahrenden Zug ist das Betreten des Bahnkörpers durch Vieh. Deshalb ist selbst auf den weiten Grasebenen mitten in der Wildniss der Drahtzaun von der Eisenbahn unzertrennbar. Meistens werden 6 Drähte verwendet von 4 mm Stärke und zwar verzinkter Eisendraht. Unsere Drahtindustrie ist bei Lieferungen dieses Materials in hervorragender Weise betheiligt. In Argentinien nimmt man nur glatten Draht, weil das gegen die Einfriedigungen andrängende Vieh nicht beschädigt werden soll. In Brasilien herrscht der Stacheldrahtzaun vor. Ungeachtet dieser Schutzvorkehrungen gehört es aber nicht zu den Seltenheiten, dass Vieh in grosser Zahl auf den Bahnkörper gelangt und von dem passirenden Zug beschädigt wird. Die für Nordamerika zuerst erdachten Cow-Catcher fehlen auch an keiner Südamerikanischen Lokomotive. Damit das angestossene und etwa aufgefangene Vieh sich nicht unter den Lokomotivpuffern festklemmen kann, sind die letzteren mit einem Charnier versehen, sodass sie vollständig nach rückwärts umgeklappt werden können. Es ist Vorschrift, dass bei Beförderung eines Zuges die Puffer umgeklappt auf der Pufferbohle bezw. auf dem Umlauf der Maschinen ruhen müssen.

Für die mit Englischer Breitspur hergestellten Bahnlinien verwendet man meistens Vignolschienen im Gewicht von 29 kg für das Meter, während das Gewicht der Schienen in den Schmalspurgleisen 20—25 kg beträgt. Der Oberbau der breitspurigen Linien ist daher verhältnissmässig leicht und erfordert der Betrieb bei den Lastzugmaschinen, welche in starken Steigungen bis 1:50 fahren sollen, eine grosse Anzahl von Achsen. Es hat zum Beispiel die Eisenbahn Dom Pedro II. Lastzuglokomotiven von 12 Rädern, wobei 5 Achsen gekuppelt sind. Das rollende Material ist genau den Nordamerikanischen Mustern nachgebildet. Ursprünglich lieferte England das Meiste an

Lokomotiven und Wagen, während jetzt Nordamerika die Hauptbezugsquelle geworden ist. Bei den Personenwagen hat man zwei Klassen eingeführt; für grosse Ueberlandstrecken tritt dann der bekannte Schlafwagen noch hinzu. Die Personenwagen haben meist 64 Sitzplätze. Alle Fahrzeuge laufen auf Trucks und zwar wird auch hierbei der Nordamerikanischen Konstruktion der Vorzug gegeben. Die Wagen sind verhältnissmässig leichter als die gleich grossen Wagen Europas, namentlich in Deutschland. Bei den Güterwagen findet man sämmtliche Typen, wie sie bei uns vertreten sind. Es ist aber auffällig, dass die Tragfähigkeit der Wagen verhältnissmässig gering ist. Während bei uns auf 2 Achsen 10 000 kg Tragfähigkeit gerechnet werden dürfen, ist dies in Südamerika bei derselben Achsenzahl nur zu 5 000—6 500 kg.

Die Westinghousebremse ist vielfach eingeführt, leider wissen aber die Südamerikanischen Lokomotivführer in seltenen Fällen die Bremse zu benutzen. Nur wenn Europäer auf der Lokomotive stehen, darf man erwarten, dass die Bremse ordnungsmässig bedient werden wird.

Bei dem vollständigen Mangel an Kohlen und dem dadurch bedingten hohen Preise der Englischen Kohle ist es erklärlich, dass die Verbundlokomotive in Südamerika auf vielen Linien zur Einführung gelangt ist. Die bei diesem System erzielte Brennmaterialersparniss von 9—10 pCt. wird von allen Südamerikanischen Verwaltungen anerkannt. Nur macht sich bei der Bedienung dieser Lokomotivgattung der Mangel an geschultem Personal wieder fühlbar und es wird abzuwarten sein, ob die Südamerikaner es überhaupt verstehen werden, mit der Verbundlokomotive zu arbeiten. Da, wo Englische Verwaltungen eingerichtet sind, werden die Verbundlokomotiven so aufmerksam behandelt, als man überhaupt erwarten darf.

Die breitspurigen Eisenbahnen in Brasilien gehören mit zu den theuersten in Amerika. Die kilometrischen Kosten werden zu 315 000 Frcs. angegeben, während sie in weniger gebirgigen Südamerikanischen Ländern 200 000 Frcs. betragen haben sollen. Diese Kostenpreise erscheinen ausserordentlich hoch und man wird nicht fehlgreifen, anzunehmen, dass nachhaltig dabei gegründet worden ist. Der Bahnbau in den grossen Ebenen ist in Südamerika thatsächlich billig. In der Provinz Buenos Ayres zum Beispiel kann man durchschnittlich auf 1 km breitspuriger Eisenbahn 100 000 Frcs. rechnen. Wenn allerdings die Bahnen in der Nähe grosser Städte sich befinden, oder wenn aus Veranlassung eines regen Vorortverkehrs ein grosser Bestand an rollendem Material erforderlich ist, dann wachsen diese Kosten ganz erheblich. Immerhin erscheinen 150 000 Frcs. auch bei diesen anormalen Verhältnissen ausreichend, es sei denn, dass grosse Grundstücksspekulationen gemacht werden, die in Südamerika noch beliebter sind, als bei uns. Nicht selten haben die Konzessionäre sogar ein grosses Interesse daran, hohe kilometrische Baukosten herauszurechnen. Sie veranschlagen ihre Bahnunternehmen weit über die Baukosten, weil ihnen in vielen Fällen von den zuständigen Regierungen Zinsgarantien des veranschlagten Kapitals zugesichert werden. Es gibt Bahnen, deren Herstellung mit 30 000 Pesos veranschlagt worden sind, und für welche die betreffende Regierung eine 7prozentige Zinsgarantie übernommen hat. Die Bahnen haben aber nur halb so viel gekostet, als im Anschlag angegeben worden ist und auf diese Weise erfreuen sich die Gründer und Aktionäre thatsächlich eines Zinsgenusses von 14 pCt. Das ist ein Grund mit, weshalb bisher von Englischer Seite sich stets Kapital zur Herstellung von Südamerikanischen Eisenbahnen gefunden hat, und weshalb Englische Fachmänner ihren Landsleuten die Betheiligung bei Bahnbauten in Südamerika so warm empfehlen und bei jeder Gelegenheit hervorheben, dass in keinem anderen Erdtheil der Bahnbau heut zu Tage noch so lukrativ sei, als wie in Südamerika.

Rom.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1811 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend das Protokoll der am 29. v. Mts. in Freiburg i. B. abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der II. Katholikentag in Wien.

Diese fromme Versammlung beschäftigte sich weniger mit kirchlichen als mit politischen und sozialen Fragen, bei deren rückschrittlichen Behandlung auch wiederholt das Eisenbahnwesen berührt wurde. So ist zum Schutze der heimischen Landwirthschaft gegen ausländische Konkurrenz von der Regierung eine bessere Tarifpolitik verlangt worden, ohne — wohl aus Mangel an Sachkenntniss und Verständniss — näher anzugeben, worin diese Besserung bestehen solle. Die Regierung wurde ferner aufgefordert, das Transportgeschäft ganz den „kapitalistischen und egoistischen“ Aktiengesellschaften zu entziehen, daher nach und nach ganz zu verstaatlichen. Ein demagogischer Advokat und Reichsrathsabgeordneter sprach über die schlechte Staaten- und Gesellschaftsordnung, wo der Unschuldige für den Schuldigen büssen müsse. Wenn er einen angeklagten Lokomotivführer oder Weichenwärter vor Gericht sehe, da denke er sich: wäre es nicht gerecht, wenn man statt des armen Teufels die Eisenbahndirektoren einsperren würde? In der Arbeiterfrage wurden endlich u. a. folgende Forderungen gestellt: 1. die weitere Reduzirung des Maximal-Arbeitstages in Rücksicht auf einzelne Arten der industriellen Arbeiten; 2. die Ausdehnung der Bestimmungen über den Maximal-Arbeitstag auf die Bediensteten der Transport- und Verkehrsanstalten; 3. die engere Begrenzung des Dispensrechtes der Administrativbehörden, betr. den Maximal-Arbeitstag; 4. ein Mitaufsichtsrecht der Arbeiter zur Durchführung der Arbeiterschutz-Gesetze durch aus ihrer Mitte gewählte Vertreter; 5. die allgemeine obligatorische Einführung gewerkschaftlicher Schiedsgerichte.

Refaktien für Weizen, Roggen und Gerste.

Ueber eine diesfalls im Oesterreichischen Abgeordnetenhause gestellte Interpellation verwies der Handelsminister auf mehrere von den Handelskammern und dem Eisenbahnrathe gegebene Anregungen in der gleichen Angelegenheit. Die Verhandlungen mit den Bahnen haben zu Resultaten geführt, welche eine Ermässigung der Frachtsätze herbeiführten. Weitere Wünsche auf Herabminderung der Tarife durch Herabsetzung des bedungenen Minimalquantums wurden bisher von den Bahnverwaltungen nicht erfüllt. Der Minister findet aber, dass der Wunsch nach möglichster Verallgemeinerung der Zugeständnisse zu Gunsten der kleineren Mühlen in der That berücksichtigenswerth erscheine. Er habe deshalb neuerlich die Bahnverwaltungen angegangen, diesen Wünschen nach Möglichkeit zu entsprechen.

Flügeltrambahn Nussdorf-Heiligenstadt bei Wien.

Die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft hat von der Regierung die Zusage erhalten, dass ihre Konzession, welche im Jahre 1912 abläuft, auf 50 Jahre verlängert wird, unter der Bedingung, dass die Flügeltrambahn Nussdorf-Heiligenstadt ausgebaut wird. Dieser Bau soll von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft auf eigene Rechnung übernommen werden. Zwischen der Kahlenbergbahn und der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft schweben Verhandlungen wegen Auflassung der Refaktie, welche der Neuen Tramwaygesellschaft bisher im Betrage von 3 kr. für jeden Passagier geleistet wurde.

Unzulässigkeit von Facsimilestempeln bei der Aktienunterfertigung.

Das Ansuchen einer Eisenbahngesellschaft um Bewilligung, die Unterfertigung der auszugebenden Gesellschaftsaktien behufs Zeitersparnisses mittelst eigener, die Facsimile der Direktoren ersichtlich machender Stempel vornehmen zu dürfen, wurde vom Oesterreichischen Ministerium unter Hinweisung auf die in ihren sowie in den meisten Statuten der Oesterreichischen Eisenbahnen vorkommenden Bestimmung abgewiesen, dass nämlich die Gesellschaftsfirma vorgedruckt oder von wem immer geschrieben wird und von zwei Mitgliedern der Direktion zu unterzeichnen ist.

Abnormale Einfahrt von Zügen mit Personenbeförderung.

Ueber eine diesfällige Anfrage hat die K. K. Generalinspektion entschieden: a) Aus Rücksichten der Sicherheit und

zur Diensteserleichterung haben die Züge mit Personenbeförderung auch dann normal einzufahren, wenn der Gegenzug nicht verkehrt. b) Die Abweichung von der normalen Einfahrt eines Zuges ist dann nicht erforderlich, wenn ein Gegenzug, welcher zu dieser Abweichung den Anlass gegeben hat, während einer ganzen Fahrplanperiode nicht verkehrt oder der Nichtverkehr des Gegenzuges dem Personale bekannt ist.

Reform des Personentarifes in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat der Deputation, welche um die Bewilligung der weitestgehenden Fahrpreisermässigungen zum Besuche der Landwirthschaftsausstellung in Steinamanger nicht nur dieselbe in Aussicht gestellt, sondern hierbei auch erklärt, dass man dann schon vielleicht mit Portowerthmarken reisen könne, da er diese Idee nicht aufgegeben habe, und vielmehr eingehenden Studien zur Verbilligung des Personentarifes obliege. — (Inzwischen ist bereits das Ministerialprojekt der Reform des Personentarifes bekannt geworden; wir werden darüber des Raummangels wegen in nächster Nummer berichten.)

Ein neuer Spezialtarif.

Zu den von der Eisenbahntarif-Enquete formulirten Wünschen, welche bislang noch der Erledigung harrten, gehört auch die Einführung eines neuen Spezialtarifs für Dünger, Erze, Steine, Hammerschlag, Walzensinter usw. auf allen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Diesem Wunsche ist nunmehr entsprochen worden. Mit der Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ist zu dem gemeinsamen Eisenbahntarif, Theil I, ein Nachtrag erschienen, in welchem der von der Tarifenquete gewünschte Spezialtarif 3 zur Einführung gelangt. Da dieser Spezialtarif keine Einheitssätze enthält, so erscheinen hierzu die Nachträge, in welchen die von der Tarifenquete beantragten Frachtsätze aufgenommen erscheinen, und zwar bei allen Oesterreichischen Bahnen (mit Ausnahme einiger wenigen Lokalbahnen), wo die beantragten Frachtsätze nicht etwa schon durch bestehende niedrigere Erstellungen gegenstandslos geworden sind. Die Ungarischen Eisenbahnen haben sich zur Einführung dieses neuen Spezialtarifs bereit erklärt, doch erfolgt in Ungarn selbstverständlich die Fixirung der für diesen Tarif gültigen Frachtsätze selbständig und werden diese Sätze hier zur Kenntniss gebracht werden. Der neue Spezialtarif hat besondere Wichtigkeit sowohl für die Landwirthschaft, als für die Industrie. Auch ist es ein erfreuliches Zeichen, dass in tarifarischer Beziehung eine Verständigung der Eisenbahnen diesseits und jenseits der Leitha ermöglicht war.

Rechtsurkunden der Oesterreichischen Bahnen.

Seit dem Erscheinen des letzten Bandes der „Oesterreichischen Eisenbahngesetz-Sammlung von J. v. Pollanetz und Dr. H. Ritter v. Wittek (Ministerialrath, Sektionschef des Handelsministeriums) sind nunmehr bald zwölf Jahre verstrichen. In diesem Zeitraume sind aber bekanntlich zahlreiche und weittragende Veränderungen eingetreten, welche sowohl das allgemeine Eisenbahnrecht, als auch die Rechtsverhältnisse der einzelnen Eisenbahnen betraten. Dies lässt den dringenden Wunsch nach einer den dermaligen Stand wiedergebenden Sammlung der Eisenbahngesetze und Konstitutivurkunden begreiflich erscheinen. In betreff des allgemeinen Eisenbahnrechtes hat die von Dr. Viktor Röll (Oberinspektor der K. K. Staatsbahnen) herausgegebene Sammlung dem erwähnten Bedürfnisse mit Erfolg Rechnung getragen, dagegen fehlt noch eine neuere Zusammenstellung der Gesetze für die einzelnen Bahnen. Diese Lücke soll nunmehr durch das Werk: „Die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Eisenbahnen“ ausgefüllt werden, welches von zwei jüngeren Beamten des Handelsministeriums, dem Vizesekretär Dr. Rudolf Schuster und dem Konzipisten Dr. August Weeber, herausgegeben und zunächst als Beilage zu der „Zeitschr. f. Eisenb.“ erscheinen wird.

Der Wien-Pariser Expresszug.

Gegenüber den Gerüchten über die bezüglich dieses Zuges mit dem 1. Juni d. J. eintretenden Veränderungen ist den Blättern von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen folgendes Kommunikat zugekommen:

Es handelt sich hier um den Wien-Tirol-Schweizer Zug, der zur Entlastung des eigentlichen Paris-Londoner Zugs von Wien aus bis Selzthal mit dem minder belasteten Wien-Amstetten-Pontafeler Zug vereinigt wird. Der Wien-Tirol-Schweizer Zug darf nur insofern als Pariser Zug bezeichnet werden, als man mit demselben via Basel auch nach Paris kommen kann. Zugleich wird mitgetheilt, dass der eigentliche Pariser Zug via Oberösterreich (Linz) und Salzburg unverändert beibehalten wird, und dass durch Vermittelung des Verkehrs westlich von Amstetten mit Tirol und mit der Schweiz im Anschlusse an den eigentlichen Wien-Pariser Zug ein spezieller Zug Salzburg-Bischofshofen die Verbindung mit dem Wien-Tirol-Schweizer Zug herstellen wird.

Erwerbung der Türkischen Bahnen.

Gerüchtweise verlautet, dass diese Erwerbung seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn in der letzten Sitzung ihres gemeinsamen Verwaltungsrathes beschlossen worden sei. Dieses Gerücht wird nun mit dem Beifügen dementirt, dass über die Türkischen Bahnen im Verwaltungsrathe der Staatseisenbahn-Gesellschaft vollkommene Einigkeit herrscht. In der erfolgten Ausschreibung der ausserordentlichen Generalversammlung ist nur von „einer Bahn“ ohne jede nähere Angabe die Rede. Die Wahl dieses Ausdrucks ist ohne Zweifel von einer schonungsvollen Rücksichtnahme auf besondere Verhältnisse veranlasst worden.

Bessemer oder Thomas- und Martinstahl.

Im Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenverein fanden über die Bevorzugung der einen oder anderen dieser beiden erstgenannten Stahlgattungen mehrere Diskussionsabende statt, deren Ergebniss vom Präsidenten des Vereins, dem Baudirektor der Staatsbahnen, Hofrath Bischoff, zusammengefasst wurde. Der Gang der Verhandlung, sagte er, habe gezeigt, dass Schienen aus Thomasstahl mit Schienen aus Bessemerstahl vollkommen gleichwerthig sind. Damit solle wohl nicht behauptet werden, dass Thomas- und Bessemerstahl schon das beste Material für Schienen seien, vielmehr glaube er, dass die Zukunft dem Martinstahl gehöre. Er müsse bezweifeln, dass die Oesterreichischen Werke heute imstande wären, auch nur einen Theil des Schienenbedarfs der Staatsbahnen aus Martinstahl zu decken. Man müsse aber anerkennen, dass die Oesterreichische Eisenindustrie wesentliche Fortschritte gemacht habe und dass die Eisenwerke mit grossem Eifer darauf bedacht sind, vorwärts zu schreiten. Es sei daher zu hoffen, dass es ihnen gelingen werde, mit der Zeit auch den Martinstahl, dem die Zukunft gehöre, in ausreichendem Maasse herzustellen.

Eröffnung der Torontaler Lokaleisenbahnen.

Die Direktion dieser Bahnen hat mit dem Direktorium der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest einen Betriebsvertrag abgeschlossen, welcher die Genehmigung des Munizipiums des Torontaler Komitates und der Regierung erhielt und wird die Bahn, deren technisch-polizeiliche Begehung am 15. April stattfand, demnächst dem allgemeinen Verkehr übergeben.*) Der seit Herbst v. J. auf den Frachtentransport beschränkte Betrieb seitens der bauführenden Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft war eine nur zeitweilige Maassregel.

---

*) Nach uns vorliegender Bekanntmachung ist am 4. d. Mts. die 53,5 km lange Hauptstrecke Nagy-Becskerek-Párdány und die 36,3 km lange Nebenstrecke Szecsány-Nagy-Margita der Torontaler Lokalbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die Torontaler Lokalbahnen, Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft, schliessen in N.-Becskerek an die N.-Kikinda-N.-Becskereker Bahn an und werden von der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betrieben.

Die Stationen der Nagy-Becskerek-Párdányer Linie und deren Entfernung untereinander sind folgende:

	Station	km
	N.-Becskerek-N.-K.-N.-B. Bahn	— km
1.	N.-Becskerek-Bégapart	1,0 „
2.	Lázárföld	13.5 „
3.	Szárcsa	12.0 „
4.	Szecsány (Abzweigung nach Margita)	6.3 „
5.	Módos	10.3 „
6.	Fény (Haltestelle)	4,9 „
7.	Párdány	5.5 „
		53,5 km.

Die Stationen der Szecsány-Nagy-Margitaer Linie sind:

	Station	km
	Szecsány	— km
1.	Bóka	5.9 „
2.	Kanak-O-Lécz	8,3 „
3.	Széchenfalva-Ráros-Istvánvölgy	7,9 „
4.	Györgyháza	4,4 „
5.	Zichyfalva	5,7 „
6.	Nagy-Margita	4.1 „
		36,3 km.

Sämmtliche Stationen — mit Ausnahme der Haltestelle Fény — sind für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, Módos, Kanak-O-Lécz und Zichyfalva ausserdem für die Auf- und Abgabe lebender Thiere eingerichtet; — Haltestelle Fény dagegen wird nur für den Personenverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Personen, Gepäck und lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern erfolgt auf Grundlage der für die Torontaler Lokalbahn ausgegebenen Lokaltarife. Die Red.

Stand der Eisenbahnbauten mit Ende März d. J.*)

Am Schlusse des Monats Februar waren 354,3 km Eisenbahnen im Bauzustande verblieben, wovon 96,1 km auf die Staatsbahnen und 258,2 km auf die Privatbahnen entfielen. Im Monat März trat bei den Staatsbahnen eine Vermehrung um 3,9 km, bei den Privatbahnen eine Verminderung um 1,5 km ein, indem die Verbindungslinie Triest (S. Andrea)-S. Sabba dem Baue, die Flügelbahn von der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz zum Militär-Montursdepot Nr. 1 in Brünn dem Betriebe übergeben wurde. Zu Ende März erscheinen sohin 100 km Staatsbahnen und 256.7 km Privatbahnen, zusamen also 356,7 km Eisenbahnen als Baulinien ausgewiesen. Der Baufortschritt war den gebesserten Witterungsverhältnissen entsprechend und gehen der Vollendung entgegen: die Lokalbahnlinien Herzogenburg-Krems und Hadersdorf-Sigmundsherberg der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, die Lokalbahn Hotzendorf-Neutitschein der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Lokalbahn Gleisdorf-Weiz und die Lokalbahn Jenbach-Achensee; einen sehr bedeutenden Fortschritt haben zu verzeichnen: die Lokalbahnlinie Prossnitz-Triebitz der Mährischen Westbahn und die Lokalbahn Steyr (Garsten)-Unter-Grünburg der Steyrthalbahn-Gesellschaft. Die Zahl der beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter betrug 4 603, d. i. um 1 333 Mann weniger als im Februar.

Ausserordentliche Generalversammlung der Budapest-Fünfkirchener Bahn am 17. v. Mts.

Diese Versammlung wurde behufs der Berathung und Beschlussfassung über die mit der Regierung von der Direktion vereinbarte Verstaatlichung einberufen. In ihrem verlesenen Berichte werden die hiefür maassgebenden Motive und der daraus für die Aktionäre entspringende Vortheil überzeugend dargestellt. Es wurde diesbezüglich hervorgehoben, dass die in der Bilanz als Aktiva eingestellten Posten: „Materialvorräthe“, „Inventar“ und die „Budafoker Flügelbahn“ im beiläufigen Gesammtwerthe von 154 700 fl. durch die Regierung ohne besondere Entschädigung übernommen werden und demnach dieser Betrag aus dem Ergebnisse des Jahres 1888 bezw. aus dem Konversionsnutzen zu decken sein wird. Nach Genehmigung dieses Berichtes wurde die Zuschrift des Kommunikationsministers verlesen, in welcher erklärt wird, dass infolge des Einlösungsvertrages der Staat die von der Budapest-Fünfkirchener mit der Mohacs-Fünfkirchener und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn geschlossenen Verträge übernimmt. Auf Antrag der Direktion genehmigte die Generalversammlung den mit der Regierung abgeschlossenen Vertrag und das Angebot der Ungarischen Kreditbank wegen Konvertirung der Prioritäten der Budapest-Fünfkirchener Bahn (woraus ein Nutzen von 470 000 fl. für die Aktionäre erzielt wird) und ermächtigte die Direktion, diese Konvertirung selbständig durchzuführen; endlich wurde die Dividende für 1888 einschl. des Konversionsgewinnes, und nach Abzug der im Sinne des Verstaatlichungsvertrages zu leistenden Abgaben, einschl. der 5 pCt. Zinsen mit 21 fl. für die Aktie bestimmt.

Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft am 30. v. Mts.

Der Verwaltungsrath resümirt die (aus dem Betriebsberichte noch mitzutheilenden) Ergebnisse der Hauptbahn und geht dann zu den Lokalbahnen über, welche eine Ausdehnung von 330 km erreicht haben. Die Bukowinaer Lokalbahnen haben eine Verzinsung von wenigstens 4 pCt. für die Prioritätsaktien, die Kolomeaer Lokalbahnen die volle 5 pCt. Verzinsung für die Prioritätsaktien ergeben; da die Generalversammlungen der bezüglichen Gesellschaften noch nicht stattgefunden haben, sind die Erträgnisse dieser Bahnen in die Bilanz für 1888 nicht eingestellt und werden erst im Gewinn- und Verlustkonto des Jahres 1889 erscheinen. Der Verwaltungsrath berichtet nun über die Verhandlungen mit Rumänien, rekapitulirt die bekannten Hauptbestimmungen des Uebereinkommens mit der Rumänischen Regierung und bemerkt schliesslich: „Die Konvention sichert uns für die noch übrige Konzessionsdauer, bezw. bis zum Verkaufe unserer Rumänischen Linien an den Rumänischen Staat, die Bezahlung der garantirten Jahressumme in Gold ohne jeden Abzug zu bestimmten Terminen; sie regelt unsere finanziellen Beziehungen durch endgültige Erledigung der Betriebsrechnungen für acht Jahre, die trotz ihrer Urgenzen bis dahin nicht zu erreichen war; sie führt uns die in Wohngebäuden und Materialvorräthen in Rumänien angelegten Kapitalien wieder zu; sie gewährt uns Zahlung für kreditirte Transportgebühren, die seit Jahren ausständig waren; sie schafft mit einem Worte an Stelle der bisher stets vorhandenen Möglichkeit von Differenzen mit der Rumänischen Regierung eine so klare und unzweideutige Stellung für die Gesellschaft, dass Konflikte und Ueberraschungen, wie wir sie erlebten, in Zukunft absolut unmöglich geworden sind, und von diesem Gesichtspunkte aus können wir die durch den Abschluss der Konvention geschaffene Sachlage nur mit Genugthuung als im Interesse der Aktionäre gelegen betrachten. Hinsichtlich der Verwendung der Erträgnisse berichtet der Verwaltungsrath das Folgende: Das durch die Staatsgarantie zu ergänzende Reinerträgniss der Oesterreichischen Linien beträgt 2,2 Millionen Gulden; das von Rumänien garantirte Reinerträgniss beläuft sich auf 1 546 069 fl. in Gold; dazu kommen die Erträgnisse aus den Lokalbahnen, der Goldagiogewinn und andere Einkünfte von 537 132 fl., endlich der Vortrag von 546 850 fl., so dass ein Gesammteinkommen von 4 830 053 fl. resultirt. Davon gehen ab für die Prioritäten 2 250 432 fl., ferner alle nicht in die Betriebsrechnung gehörigen sonstigen Auslagen von 86 279 fl. Hiernach verbleibt ein Reinerträgniss von 2 493 341 fl. Nach Abzug der 5 pCt. Aktienzinsen und der Aktien-Tilgungsquote von 1 350 166 fl. erübrigt ein reiner Ueberschuss von 1 143 174 fl. Der Verwaltungsrath beantragt, die Superdividende, wie im Vorjahre, mit 3½ fl. zu bemessen, demnach 472 500 fl. zu vertheilen, die Tantiemen mit 10 pCt. des reinen Ueberschusses (nach Abzug des Vortrages), das ist mit 59 632 fl. zu fixiren und den Rest von 611 042 fl. auf neue Rechnung zu schreiben. Danach würde der am 1. Mai d. J. fällige Koupon der Aktien wie im Vorjahre mit 8½ fl. Oe. W., bezw. in Berlin, Frankfurt und Hamburg mit 14,52 ℳ, in London mit 14 sh. 2 d., in Amsterdam mit 8,56 fl. H. W., in Paris und Lyon mit 17,90 Frcs.; der gleichfalls am 1. Mai d. J. fällige Koupon der im Umlaufe befindlichen Genussscheine mit 3½ fl. Oe. W. bezw. 5,98 ℳ, bezw. 5 sh. 10 d., bezw. 3,52 fl. H. W., bezw. 7,38 Frcs. eingelöst werden. Ferner begehrt der Verwaltungsrath die Ermächtigung, den am 1. November d. J. fällig werdenden Koupon der Aktien aus dem Erträgnisse der Oesterreichischen Linien der Gesellschaft, bezw. der dasselbe ergänzenden Staatsgarantie und aus der seitens der Königlich Rumänischen Regierung auf Grund der Konzession und Konvention zu zahlenden fixen Garantierate mit 5 fl. Oe. W. bezw. den entsprechenden Beträgen in den ausländischen Währungen zur Einlösung zu bringen. Ein Aktionär spricht der Verwaltung und insbesondere den Delegirten Dr. Weissel und Regierungsrath Kühnelt, welche die Verhandlungen mit Rumänien geführt haben, den Dank und die Anerkennung für die so befriedigende Erledigung der schwierigen Angelegenheit aus. — Der Präsident dankt im Namen des Verwaltungsrathes für das demselben entgegengebrachte Vertrauen und für die ihm gezollte Anerkennung. Der Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes wurden hierauf einstimmig genehmigt. Zu dem Berichte über den Betrieb der Oesterreichischen Linien im Jahre 1888 und der Rumänischen Linien bis 30. Oktober 1888 macht ein anderer Aktionär einige Bemerkungen über die nunmehr eingetretene Bedingung des Sequestrationsgesetzes vom Jahre 1877. Er wolle für den Fall, als die Regierung das Unternehmen sequestriren sollte, einen Wunsch aussprechen . . . . Der Landesfürstliche Kommissar unterbricht bei dieser Stelle den Redner mit der Bemerkung, dass diese Angelegenheit nicht Gegenstand der Tagesordnung sei. Dieser Aktionär widerspricht, indem er behauptet, dass diese Frage mit dem in Verhandlung stehenden Betriebsberichte in engem Zusammenhange stehe. Wenn jedoch der Verwaltungsrath glaube, dass eine diesbezügliche Diskussion die Interessen der Gesellschaft schädigen könne, so wolle er auf das Wort verzichten. — Verwaltungsrath Dr. Eugen Weissel: Es handle sich hier nicht um die Frage, ob diese Diskussion im Interesse der Gesellschaft gelegen sei oder nicht. Wenn eine solche überhaupt zulässig ist, so darf sie stattfinden, ohne Rücksicht auf das Interesse der Gesellschaft. Allein die Tagesordnung einer Generalversammlung ziehe der Debatte gewisse Grenzen, und Dinge, welche nicht auf der Tagesordnung stehen, entziehen sich der Besprechung in der Generalversammlung. Wenn über eine Sache gesprochen wird, deren enge Verbindung mit den Gegenständen der Tagesordnung zweifelhaft sei, so müsse es wohl der Generalversammlung selbst vorbehalten bleiben, über die Zulässigkeit einer solchen Debatte zu entscheiden. — Dieser Aktionär erklärt, dass er in seiner Rede diese Frage nicht mehr berühren werde. Er verlangt hierauf einige Aufschlüsse in Bezug auf die gesellschaftlichen Lokalbahnen. — Verwaltungsrath Dr. Weissel erwidert, dass die genaue Angabe über die Höhe der Kapitalsbetheiligung der Gesellschaft an den Lokalbahnen erst im nächsten Jahre nach Abschluss des Baukontos erfolgen werde.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die im Eingange dieser Korrespondenz erwähnten Aeusserungen des Katholikentages, welche auch die Spekulation mit Werthpapieren als eine Ausbeutung des Volkes brandmarkte, sowie die Befürchtung, dass der diesjährige Wiener Saatenmarkt deshalb nicht zustande kommen werde, weil wegen der hier herrschenden antiliberalen Strömung derselbe von Ausländern nicht sehr besucht werden dürfte, brachte trotz des Geldüberflusses eine gedrückte Stimmung an der Börse. Es wichen

---

*) Eine Uebersicht der zur Zeit in Oesterreich im Bau befindlichen Bahnlinien geben wir an anderer Stelle. D. Red.

Nordwestbahn (191), Elbethalbahn (209,75), Staatsbahn (243,50) und Südbahn (104,50). Infolge des günstigen Jahresberichtes hoben sich Carl Ludwigbahn (208) und Nordbahn (2597). Für Prioritäten waren vom Auslande starke Nachfragen.

Aus der Schweiz.

Auszug aus dem Bundesräthlichen Geschäftsbericht vom Jahre 1888 über das Eisenbahnwesen.

Von 13 auf Ende 1887 pendenten und 24 im Jahre 1888 eingereichten Konzessionsgesuchen wurden 7 durch Ertheilung der Konzession erledigt. In zwei Fällen wurde dieselbe verweigert und in einem Falle wurde das Gesuch, nachdem der Bundesrath dessen Abweisung beantragt hatte, von den Bewerbern zurückgezogen. Auf zwei Konzessionsgesuche, das eine für einen vertikalen Drahtseilaufzug und für eine schwebende Drahtseilbahn (Wagen an 4 nur an den Enden befestigten und sonst nicht unterstützten Drahtseilen laufend) trat der Bundesrath nicht ein, indem er von der Ansicht ausging, dass die Vorschriften der Eisenbahn-Gesetzgebung auf solche Unternehmungen nicht Anwendung finden können, sondern den lokalen oder kantonalen Behörden die allfällig nothwendig erscheinende Ueberwachung des Baues und Betriebes derartiger Anlagen zu überlassen sei.

Die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes wurde folgenden Bahnen ertheilt: Genf (Vollandes)-Annemasse; Vevey-Montreux-Chillon, elektrische Strassenbahn; Brünigbahn, Strecke Brienz-Alpnachstad; Bürgenstockbahn, Drahtseilbahn; Therwyl-Flühen, Fortsetzung der Birsigthalbahn; Renan-Chaux-de-fonds, direkte Verbindung durch den Crosettestunnel.

Verpfändungen wurden im Berichtsjahre bewilligt: der Birsigthalbahn (Therwyl-Flühen) für 150 000 Frcs., der Appenzeller Strassenbahn (St. Gallen-Gais) für 600 000 Frcs. und der Eisenbahn Ponts-Sagne-Chaux-de-fonds für 107 000 Frcs. Ferner ist der Nordostbahn zum Zwecke der Konversion, bezw. Beschaffung der Mittel zur Rückzahlung der nicht zur Konversion angemeldeten, auf 31. Mai 1888 gekündeten Titel ihres zu 4 pCt. verzinslichen Anleihens von 7,1 Millionen Francs die Eintragung im Pfandbuch einer neuen Emission von 14 000 Obligationen im Nennwerthe von 7 Millionen Francs auf Rechnung des Gesammtanlehens von 160 Millionen Francs unter der Bedingung bewilligt worden, dass im gleichen Nennwerthe von 7 Millionen Francs, bezw. 7,1 Millionen Francs konvertirte oder rückbezahlte Titel des eingangs genannten Anlehens zur Löschung gebracht werden.

Am Ende des Jahres 1888 waren in Bau begriffen: 1 Normalbahn, 4 gewöhnliche Schmalspurbahnen, 2 Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken, 1 reine Zahnradbahn und 4 Seilbahnen.

Von den im Betrieb stehenden Bahnlinien sind zusammen:

normalspurig		2 852,908 km
davon zweigleisig	310,170 km	
eingleisig, aber mit Unterbau für 2 Gleise	1 090,215 „	
eingleisig mit Unterbau für nur 1 Gleis	1 452,523 „	
schmalspurig		162,813 „
zusammen		3 015,721 km

Die Länge der im Betrieb stehenden Zahnstrecken beträgt:

mit Schmalspur	8,742 km
mit Normalspur	24,521 „
zusammen	33,263 km

Das Gleis liegt auf einer öffentlichen Strasse:

mit Schmalspur	40,800 km
mit Normalspur	71,300 „
zusammen	112,100 km

Dem Betrieb wurden 4 Tunnel übergeben mit einer Gesammtlänge von 2 037,6 m. Die wichtigsten sind der Tunnel des Crosettes, 1 617 m (Renan-Chaux-de-fonds) und der Käppelitunnel, 145,9 m (Brünigbahn).

Ausserdem ist in der Ausführung begriffen die Erweiterung der 7 Tunnel der Gotthardbahnstrecke Airolo-Faido für das zweite Gleis (3 617 m), soweit dieselben nicht bereits zweispurig ausgebrochen waren.

Im Berichtsjahre sind an mehreren Punkten Bahndämme, welche bisher als durchaus solid galten, nach ein paar Tagen starken anhaltenden Regens theils abgerutscht, theils durch ausgetretene Gewässer durchbrochen oder mehr oder weniger beschädigt worden. Diese Ereignisse sind zum Theil ziemlich plötzlich eingetreten und bieten einen deutlichen Beweis für die Nothwendigkeit einer intensiven Bahnbewachung mit Rücksicht auf die Terrainverhältnisse der Schweizerischen Bahnen.

Mehrere neue Schutzbauten gegen Steinschlag wurden auf der Gotthardbahn und hier und da auch auf anderen Bahnen erstellt.

Auf etwa 2 km der Strecke Cheyres-Estavayer ist eine Verlegung der Bahn seewärts geplant, um dieselbe von den drohenden Molassewänden zu entfernen, ab welchen letztes Jahr ein Bergsturz von etwa 6 000 m³ kurz vor dem Passiren eines Bahnzuges erfolgt ist, wodurch ein Heizer das Leben und ein Maschinenführer ein Bein verlor.

In Sachen der Schutzwaldungen längs der Gotthardbahn sind im Berichtsjahre verschiedene Vorkehrungen, wie Aufforstungen usw. getroffen worden und es wird damit fortgefahren.

Die Gotthardbahndirektion hat im Februar 1888 ein Reglement, betreffend die Forstpolizei, erlassen.

Weitere Schutzbauten gegen Lawinen und Schneeabrutschungen sind 1888 auf der Gotthardbahn ausgeführt worden.

In Bezug auf den Bahnoberbau sind mehrere Verbesserungen zu konstatiren.

Der Stand der Schwellen bei den 6 Hauptbahnen auf Ende 1888 in den durchgehenden Hauptgleisen ergibt in Prozenten der Länge dieser Hauptgleise:

	Eisenschwellen	Eichenschwellen	Gemischte Holzschwellen vorherrschend Eichenholz	Gemischte Holzschwellen vorherrschend Weichholz	Weichholzschwellen	zusammen Holzschwellen
Centralbahn	46,2	—	—	53,8	—	53,8
Nordostbahn	21,8	—	29,1	49,1	—	78,2
Gotthardbahn	20.5	53,7	5,0	16,6	4,2	79,5
Suisse Occidentale	17,9	35,5	13.0	18,3	15,5	81,7
Jura-Bern-Luzern Bahn	4,1	—	95.9	—	—	95,9
Verein.Schweizerbahnen	0,5	3,1	69,0	27,4	—	99,5
6 Hauptbahnen	20,8	14,0	29,5	31,6	4,1	79,2

Der Stand der Schienen auf Ende 1888 in den durchgehenden Hauptgleisen bei den 6 Hauptbahnen ergibt in Prozenten der Länge dieser Hauptgleise:

	Stahlschienen	Eisenschienen
Gotthardbahn	89,0	11,0
Jura-Bern-Luzern Bahn	59,6	40,4
Vereinigte Schweizerbahnen	59,2	40,8
Nordostbahn	55,5	44,5
Suisse Occidentale	50,8	49,2
Centralbahn	41,9	58.1
6 Hauptbahnen	56,2	43,8

In Bezug auf die Schienenprofile ist die Annahme eines stärkeren Schienentyps (44 kg für das Laufmeter) für die Bergstrecke der Gotthardbahn zu verzeichnen, wo, zumal in den Kehrtunneln, ein sehr starker Verschleiss des Schienenmaterials sich bemerkbar macht.

Zu begrüssen ist die fortschreitende Tendenz zur Annahme einer grösseren Normallänge für das Schienenmaterial. Die erfolgte Adoption derselben Normallänge von 12 m durch die Suisse Occidentale, die Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Gotthardbahn und Bulle-Romont liegt im Interesse der Solidität und der sanfteren Befahrung des Schienengestänges.

Auch mehrere Schmalspurbahnen haben Schienen von 10 m Länge bestellt.

Zur Heftung der Schienen auf eiserne Schwellen wenden die Centralbahn und die Suisse Occidentale Keile und Krampen an, während die vier anderen Hauptbahnen und die Nebenbahnen im allgemeinen der Heftung mit Schraubenbolzen und Klemmplatten den Vorzug geben.

Materialproben haben, abgesehen von solchen mit Zahnstangen und Drahtseilen, im Berichtsjahre stattgefunden mit Schienenmaterial (295 Zerreissproben, Schlag- und Biegeproben), Schwellenmaterial (105 Reissproben und 20 Fall- und Biegeproben), mit Heftmitteln (5 Zerreissproben), mit Bandagenstahl (über 9 Reissproben), Achsen (4 Reissproben), Kesselblech (10 Reissproben).

An Rettungsmitteln zur Hilfe bei Unfällen bezw. Verletzungen ist im Jahre 1888 ein bedeutendes Material beschafft worden, wie Verbandkisten, Tragbahren usw. Einige Bahnen führen die Verbandkisten in allen Zügen mit, so die Gotthardbahn bei Schnell- und Personenzügen, die Bödelibahn, die Emmenthalbahn, die Seethalbahn, Lausanne-Echallens, Waldenburger Bahn und Birsigthalbahn. Mit Rettungsmitteln auf Stationen sind am besten versehen die Gotthardbahn, welche auch bei 80 Wärterposten Verbandkisten deponirt hat. Zahl-

reiche Bahnverwaltungen haben ihrem Personal praktische Kurse im Rettungswesen ertheilen lassen.

In Bezug auf das Profil des lichten Raumes sind im Berichtsjahr manche Erweiterungen erfolgt. Selbst an Stellen, wo das vorgeschriebene Raumprofil vorhanden ist, kommen hier und da Unfälle vor, wenn das Personal sich auf der Fahrt unvorsichtiger Weise allzu weit hinausbeugt. In dieser Hinsicht sind plötzlich auftretende und unerwartete Raumbeschränkungen, wie Stangen, Pfosten, Telegraphenstangen, Gradientenzeiger usw. gefährlicher als grössere, dem Personal meist gut bekannte Objekte, wie Tunnel, Mauern usw. Die Bahnen wurden daher eingeladen, diesen Punkten besondere Aufmerksamkeit zu schenken, und es hat hierauf der Schweizerische Bahnverband beschlossen, es sollen auf offener Bahn „die Stangen und Pfosten anlässlich deren Erneuerung, so weit möglich, auf etwa 2,50 m von der Bahnachse versetzt werden (sonst sind feste Bahnobjekte bis auf 2,0 m von der Bahnachse zulässig), in der Meinung jedoch, dass dies Maass nicht für alle Fälle bindend sein soll. Auf den Stationen, wo Stangen, Laternenstöcke, Mauerkronen usw. zwischen die Gleise zu stehen kommen, muss dagegen am angenommenen Lichtraumprofil festgehalten werden.

Der Schweizerische Lokomotivpark stellt sich für Ende 1888 auf:

A. Schnellzuglokomotiven	148	Stück
B. Perzonenzuglokomotiven	159	„
C. Güterzuglokomotiven	137	„
D. Bergbahnlokomotiven	55	„
E. Nebenbahnlokomotiven	85	„
F. Rangirlokomotiven	21	„
Summe der Normalbahnen	605	Stück
G. Schmalbahn- und Tramwaylokomotiven	37	„
H. Zahnradlokomotiven	23	„
Gesammtsumme	665	Stück

Ueber die Leistungen der Lokomotiven der Hauptbahnen orientiren folgende Zahlen:

	Kilometrische Leistungen			
	im Mittel		im Maximum	
	1887	1888	1887	1888
Centralbahn	34 800	36 818	56 484	69 312
Jura-Bern-Luzern Bahn	29 500	35 612	49 263	49 271
Nordostbahn	31 300	34 176	55 408	56 954
Verein. Schweizerbahnen	29 600	33 189	52 889	51 538
Suisse Occidentale	32 500	33 183	60 959	60 275
Gotthardbahn	31 300	32 890	56 727	56 040
Mittel	31 200	34 300	60 959	69 312

Ein erster Versuch zur Einführung der Verbundwirkung bei einer Güterzugmaschine der Suisse Occidentale, nach System Mallet, hat befriedigende Resultate ergeben. Auch bei anderen Bahnen sind derartige Maschinen in Ausführung begriffen.

(Schluss folgt.)

Die Organisation des Getreidehandels in den Vereinigten Staaten Nordamerikas.

Ueber die Organisation des Getreidehandels in den Vereinigten Staaten Nordamerikas enthält „Das Handelsmuseum“ die nachstehende Schilderung:

In Deutschland und den übrigen Europäischen Ländern gestaltet sich der Getreidehandel bekanntlich in der Weise, dass ein Netz von kleinen Zwischenhändlern die ländlichen Bezirke überzieht, welche den Bauern die Ernte abkaufen und an die Grosshändler in den Städten liefern. Der Versand des Getreides erfolgt in Säcken, und jede einzelne erforderliche Umladung wird durch Menschenhände bewirkt. Erst neuerdings sind in Deutschland an einigen grossen Handelsplätzen wie Köln und Mannheim Einrichtungen getroffen worden, welche sich an das Amerikanische System anschliessen. Kürzlich hat auch Russland durch Errichtung eines Elevators in Jeletz bei Riga, dem nunmehr ein solcher in Odessa nachfolgen soll, gleichfalls das Amerikanische System angenommen. Dieses unterscheidet sich von dem Europäischen System zunächst durch vollkommene technische Hilfsmittel, namentlich aber auch durch die ganze kaufmännische und rechtliche Gestaltung des Handelsverkehres, welche den kleinen Landwirth vom Zwischenhändler befreit und unmittelbar mit dem Welthandel in Verbindung bringt.

Bei der anerkannten Ueberlegenheit der Organisation des Amerikanischen Getreidehandels und ihrer wachsenden Nachahmung in Europa dürfte es von Interesse sein, das Elevatorensystem nach der Schilderung eines der berufensten Beobachter aus jüngster Zeit, Sering's*), einer genaueren Betrachtung zu unterziehen.

Abgesehen von den Küstenländern des Stillen Ozeans wird in ganz Nordamerika das Getreide ausschliesslich in losem Zustande befördert, sowohl in den Eisenbahnwagen wie in den Kanalbooten und den Ozeandampfern. Dadurch wird es ermöglicht, in ausgedehntestem Maasse beim Transport, Umladen, Abwägen und Einladen des Getreides mechanische Hilfsmittel zu gebrauchen. Solche mechanische Vorrichtungen zur Bewegung der Körner kamen zuerst in den Mühlen, dann bei den „schwimmenden Elevatoren“ zur Anwendung, welche letzteren dazu dienen, das Getreide vom Kanal- und Flussboot in den Ozeandampfer überzuschaufeln. Heute sind damit sämmtliche „Silospeicher“ ausgerüstet, welche an allen Eisenbahn- und Wasserstationen des Atlantischen Getreide-Ausfuhrgebietes und in den Hafenstädten errichtet sind. Durch diese Getreidespeicher, „stationary“ im Gegensatz zu den „floating“ elevators genannt, bewegt sich die ganze Masse des im Atlantischen Nordamerika erzeugten und gehandelten Getreides. Die hohen, schmalen, hässlichen Elevatorengebäude, welche dem Reisenden schon bei der Einfahrt in den Hafen von Newyork, dann in den Häfen der grossen Seen und in verkleinertem Maassstabe an allen Eisenbahnstationen des Getreide-Ausfuhrgebietes ins Auge fallen, dienen nicht nur dazu, das Getreide zu lagern, sondern auch die Umladung desselben vom Speicher in den Eisenbahnwagen oder das Kanalboot, bezw. aus diesen in die grossen Ozeandampfer zu vermitteln. Wo die Eisenbahn die Wasserstrasse oder den Seehafen kreuzt bezw. erreicht, stehen die Elevatoren überall gleichzeitig mit beiden Verkehrswegen in Verbindung.

Das Prinzip ihrer inneren Einrichtung ist das folgende: Auf der einen, inneren oder äusseren Seite des Elevators wird das Getreide durch Dampfkraft vermittelst eines Paternosterwerkes, d. i. eines mit Schaufeln besetzten, über Rollen laufenden endlosen Gurtes auf die Höhe des Gebäudes gehoben. Dort wird es in einer Windkammer und durch Siebe gereinigt, in einem bestimmten Behältniss mit beweglichem Boden abgewogen, worauf man es durch eine Holzröhre in den für dasselbe bestimmten Lagerraum laufen lässt. Diese sogenannte „Bin“ bildet einen grossen, in den grössten Elevatoren bis zu 15 und 20 m tiefen, nach unten spitz zugehenden Kasten. Um das Getreide von hier wieder auszuladen, öffnet man einen Schieber auf dem Boden der „Bin“ und lässt die Körner durch eine bewegliche Röhre in den Eisenbahnwagen oder das Schiff gleiten. Auf den kleineren Stationen des Binnenlandes von geringerem Umfange sind die Elevatoren in den centralen Handelsplätzen mächtige Gebäude von 40 m Höhe, welche oft für 1 bis 2 Millionen Bushels Getreide Raum haben.**) In den Seestädten baut man dieselben auf langen Molos weit ins Meer hinein, so dass auf beiden Seiten die Kanalboote oder Ozeandampfer gleichzeitig ent- bezw. beladen werden können während vom Lande her die beladenen Eisenbahnwagen in die Halle des Elevators einfahren. Man hat das Ineinandergreifen aller technischen Mittel soweit vervollkommnet, dass z. B. im Eriestore zu Newyork täglich 300 Eisenbahnwagen (150 000 Bushels) ausund 200 000 Bushels (auf jeder Seite 100 000) in die Schiffe eingeladen werden können. Der ausschliesslich für den Wasserverkehr eingerichtete Dowsspeicher in Newyork bewältigt sogar stündlich 60 000 Bushels. Von dem Augenblicke an, wo das Getreide den Wagen des Farmers verlassen hat, bis es den Europäischen Hafen erreicht, kommt menschliche Arbeitskraft bei der Handhabung desselben nur insoweit zur Anwendung, als letztere das Uhrwerk der Elevatoren regelt, die Eisenbahnzüge und Schiffe lenkt. Es bedarf keines Hinweises, in wie hohem Grade dadurch an Zeit und Geld gespart und der Wettbewerb geschärft wird.

Von viel tiefer gehender Bedeutung jedoch als diese nächstliegenden Vortheile sind die wirthschaftlichen und rechtlichen Formen, welche der Nordamerikanische Getreidehandel im Zusammenhang mit jenen mechanischen Einrichtungen angenommen hat. Bei der geschilderten Art des Transportes und Einlagerns der ungesackten Körner würde es unmöglich sein, die von einzelnen kleinen Produzenten gelieferten Mengen Getreide getrennt zu halten; man sieht sich vielmehr genöthigt, alles in die Elevatoren gelieferte Getreide nach wenigen Hauptsorten zu scheiden, und die gleichen Sorten zusammenzuwerfen. Nur diejenigen, welche grössere, eine ganze „Bin“ füllende Quantitäten Getreide auf den Elevator liefern, haben das Recht, zu verlangen, dass die Identität ihrer Produkte gewahrt werde. Regelmässig aber gibt der Einlagerer das Eigenthum an dem auf den Elevator gelieferten Getreide, auch wo es sich um ein Depositum handelt, auf und erhält dafür einen Lagerschein,

*) Nach Sering: Die landwirthschaftliche Konkurrenz Nordamerikas.

**) Die Getreideelevatoren von Chicago boten Ende 1884 Raum für 26,1 Millionen Bushels, die in St. Louis 1885 für 11,8 Millionen Bushels.

„warehouse receipt". Letzterer ist ein Ordrepapier, das, regelmässig durch Blancoindossement übertragen, leicht von Hand zu Hand wandert. Es enthält eine Anweisung auf eine bestimmte Menge Getreide von bestimmter Güte, lieferbar gegen Zahlung der darauf entstandenen Spesen. Man ersieht, dass in Amerika der juristische Charakter des Getreides als einer vertretbaren Sache, den es bei uns mehr in der Theorie als in der Praxis hat, zur vollständigsten Geltung gekommen ist. Die Elevatoren spielen im Getreidehandel eine ganz ähnliche Rolle wie im Geldverkehre die Banken; man hat sie mit Recht „Getreidebanken" getauft. Die Durchführung dieses Systems setzt selbstverständlich eine genaue und zuverlässige Klassifizirung des Getreides voraus. Letztere erfolgt in den kleinen Speichern des Erzeugungsgebietes durch den Agenten des Getreidehändlers oder der Elevatorgesellschaft, welcher der betreffende Speicher eigenthümlich oder miethweise gehört. In den grösseren Handelsmittelpunkten steht die Klassifizirung unter Aufsicht der Handelskammern oder der Kornbörsen. Diese Körperschaften stellen besondere beeidigte Getreideinspektoren an; im Staate Illinois besorgt das die Staatsbehörde.

Der ausserordentliche Vortheil des geschilderten Verfahrens für den Handel besteht vor allem in der Vereinfachung der Besichtigung und des Verkaufes der Waare. An der Börse wird Getreide nur ausnahmsweise nach Probe verkauft, man handelt vielmehr regelmässig nur mit den oben beschriebenen Lagerscheinen. Der Handel hat unter diesen Umständen nur mit einigen wenigen grossen Qualitätsklassen zu rechnen und dafür die Preise festzusetzen; die Spekulation findet einen festen Anhalt für ihre Operationen, da die sämmtlichen Lagerscheine zu ihrer Gültigkeit einer Eintragung in öffentliche Register bedürfen und so die Menge der in jenem Augenblicke vorhandenen Vorräthe stets genau bekannt ist — der sogenannte „visible supply". Wie sehr der überseeische Ausfuhrhandel dadurch gewinnt, dass feste, öffentlich verbürgte Marken gegeben sind und aller Handel nach Probe wegfällt oder doch ausserordentlich eingeschränkt wird, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Für die innere Organisation des Amerikanischen Getreidehandels hat das Elevatorensystem die wichtige Folge gehabt, dass derselbe sich in verhältnissmässig wenigen grossen Handelshäusern vereinigt, welche die Elevatoren entlang ganzer Eisenbahnlinien in den Erzeugungsgebieten gepachtet haben oder zu eigen besitzen. Der Landwirth ist daher von den kleinen Zwischenhändlern befreit, die bei uns einen so grossen Theil des Gewinnes einstreichen. Der betreffende Speicherverwalter ist stets bereit, nach der ihm täglich telegraphisch zugehenden Preisangabe zu kaufen, er zahlt immer baar oder durch Check. Die vom Agenten gebotenen Preise werden von dem Farmer nach den in der Zeitung veröffentlichten des nächsten grösseren Marktplatzes kontrolirt. Glauben die Verkäufer, dass der Agent das Getreide zu niedrig klassifizirt oder bezahlt, so bleibt ihnen als letztes Auskunftsmittel immer die allerdings in manchen Fällen mit Schwierigkeiten verknüpfte Möglichkeit, unmittelbar nach dem nächsten grösseren Handelsplatze zu verfrachten. Damit scheint die Gefahr im wesentlichen beseitigt, dass mit Verdrängung der grossen Menge der Zwischenhändler auch jeder Wettbewerb auf Seiten der Käufer verschwinde. Thatsächlich fehlt es nur selten ganz am Wettbewerbe. Kommissionäre des nächsten Binnenhafens sind stets bereit, Aufträge zur Vermittelung von Verkäufen entgegenzunehmen, die Müller auf dem Lande, Agenten grosser Getreidefirmen, die unmittelbar an den Farmer gehen, treten als wettbewerbende Käufer auf.

Infolge des Wegfalles des leidigen Zwischenhandels hat der Farmer die grosse Annehmlichkeit, unmittelbar mit dem Welthandel im Zusammenhange zu stehen. Da die Ansiedelungen im Westen überall den Eisenbahnen folgen und keine Station ohne Elevator bleibt, so ist der Gebrauch, welcher von letzteren gemacht wird, ein ganz allgemeiner. Der kleinere Farmer wird durch die Elevatoren der Nothwendigkeit enthoben, eigene Speicher zu halten. Will er nicht unmittelbar nach der Ernte verkaufen, so kann er gegen eine mässige Gebühr sein Getreide an den Elevator zur Aufbewahrung geben. Er hat dann den Vortheil, dass er gegen Verpfändung des Lagerscheines bei der Bank des nächsten Marktfleckens sofort zu Geld kommen kann, ohne doch genöthigt zu sein, sein Getreide zu ungünstiger Zeit loszuschlagen.

Das heutige Elevatorensystem in Nordamerika ist wesentlich durch die grossen Eisenbahnlinien geschaffen worden, deren Interesse mit demjenigen der Farmer und Händler, was die Belebung der Ausfuhr und der Erzeugung anlangt, sich ja vollkommen deckt. Im äussersten Westen, wo es galt, die Eisenbahnländereien rasch zu besiedeln, kann man in entlegeneren Gegenden an den Eisenbahnstationen Elevatoren sehen, ohne dass meilenweit noch ein einziger Acker mit Getreide bestellt wäre. Auf den grossen Sammelpunkten im Inneren und den östlichen Ausfuhrhäfen treibt das Bestreben der einzelnen Linien, den Verkehr möglichst anzuziehen, dazu, dass sie sich in Verbesserungen aller Art und Erleichterungen für den Handel gegenseitig überbieten. In Newyork galt es ausserdem noch, den empfindlichen Wettbewerb der Kanalboote zu bekämpfen, welche dem Getreide neben der Beförderung zugleich einen Lagerraum boten. Theilweise stehen die Elevatoren im Eigenthum und Betrieb der Eisenbahngesellschaften selbst, wie z. B. in Baltimore, theilweise im Besitze von Unternehmern, denen die Eisenbahn den Baugrund umsonst überlassen hat oder anderweit entgegengekommen ist.

Berichtigung.

Unter Bezugnahme auf das in Nr. 26 S. 278 d. Ztg. veröffentlichte Erkenntniss des IX. Civilsenats des hiesigen Königlichen Kammergerichts vom 19. März 1889 theilt uns das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Berlin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg mit, dass in dem schwebenden Rechtsstreit des bei letzterer angestellt gewesenen Eisenbahn-Betriebssekretärs Klakow wider Fiskus ein Enderkenntniss des Kammergerichts überhaupt noch nicht ergangen ist, die betreffende Angelegenheit sich vielmehr noch im Stadium des Beweisverfahrens befinde.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Elbumschlags - Verkehr Oesterreich-Dresden-Elbkai. Die im Nachtrag IV vom 15. Mai 1889 zum Tarif Oesterreich-Dresden-Elbkai enthaltenen Erhöhungen treten erst am 1. Juli d. J. in Kraft.

Dresden, am 7. Mai 1889. (1172)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Für den Seehafen-Ausnahmetarif des **Westdeutschen Verbandes** wird ein mit dem 1. Juni d. J. in Kraft tretender Nachtrag, enthaltend anderweite theilweise ermässigte und neue Frachtsätze für rohe Baumwolle herausgegeben. Derselbe ist demnächst, voraussichtlich etwa vom 20. d. Mts. ab, in den Expeditionen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben.

Die bisherigen Frachtsätze für rohe Baumwolle für die in den gedachten Nachtrag nicht wieder mit aufgenommenen Stationen werden mit dem 1. Juli d. J. aufgehoben.

Hannover, den 7. Mai 1889. (1173)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Die Russischerseits von der Moskau-Brest-Bahn publizirten direkten Ausnahmefrachten für Eier usw. von Stationen der Koslow-Woronesch-Rostow und Rjask-Wiasma Bahn über Brest-Grajewo nach Königsberg usw. können wegen Fehlens der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Deutscherseits nicht angewendet werden. An Stelle der für die Südbahn in die direkten Tarife eingerechneten Antheile werden von Prostken tr. bis Königsberg bezw. Pillau die beim Ausnahmetarif 5 Seite 30 des Preussisch-Russischen Tarifs notirten Frachten von 106 bezw. 129 *M.* für Eier usw.-Sendungen à 10 000 kg zur überseeischen Ausfuhr einschliesslich Grenzumladegebühr erhoben. (1174)

Die Direktion.

Main-Neckar-Bahn. Für die Beförderung von Expressgütern zwischen diesseitigen Stationen einer- und Württembergischen Stationen andererseits tritt mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. ab ein direkter Tarif in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Gepäckexpeditionen.

Darmstadt, den 29. April 1889. (1175)

Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. — Ausnahmetarife 2 A und 2 B. Die in den Ausnahmetarifen 2 A und 2 B für Flachs usw. enthaltenen besonderen Bestimmungen bezüglich der Selbstverladung von Flachs usw. werden dahin abgeändert, dass auf der St. Petersburg-Warschauer Bahn die Selbstverladung den Absendern gestattet wird, und dass in solchen Fällen auf der genannten Bahn, anstatt der tarifmässigen Aufladegebühren, eine Stationsgebühr von 1,20 Rbl. und eine Wiegegebühr von 0,50 Rbl., zusammen also 1,70 Rbl. für jeden verwendeten Wagen zur Erhebung kommt.

Die vorstehende Abänderung tritt von sogleich in Kraft.

Bromberg, den 1. Mai 1889. (1176)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Vom 10. Mai d. J. ab kommen folgende ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Schwefelkies, nämlich

	nach Eger	nach Hof
von Grevenbrück .	0,98 *M.*	0,90 *M.*
„ Schwelm . .	1,03 „	0,96 „

für 100 kg zur Anwendung.

Köln, den 7. Mai 1889. (1177)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Schleswig - Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Zu unserem Lokal-Gütertarif vom 15. September 1887 gelangt mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. ab ein Nachtrag V zur Einführung. Durch denselben erhält das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 1 für Holz eine anderweite Fassung, worüber unsere sämmtlichen Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Glückstadt, den 7. Mai 1889. (1178)

Die Direktion.

Nr. 9. Jahrgang 1889. Berlin, am 11. Mai 1889.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A I F	402	1	Kübel	Käse —	105	1	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
2	A L	3	1	Pack	Spielwaaren —	—	2	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	Frankfurt beschr.
3	A R	2121	1	Kiste	— —	17	3	Wasserburg	Bayerische Stsb.	beschrieben Bremen auf Grund der Beschreibung von Deutzerfeld erhalten.
	A R	2122	1	Ballot	— —	24				
4	A V	17760	1	Kiste	Stangennudeln —	15	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	
5	B	—	1	„	leer —	42	5	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
6	B L S G	1200	1	„	Steine für Lithographie	237	6	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
7	B S	3499	1	„	Holzwaaren —	—	7	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	B & S	6832	1	Korb	Eisenwaaren —	68	8	Bedburg	Linksrh. Köln	
9	B W	573	1	Fass	leer —	—	9	München C. B.	Bayerische Stsb.	
10	C B	13266	1	Kiste	? —	115	10	Hamont	Grand Central Belge	
11	C W	3234	1	Pack	Eisendraht —	54	11	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
12	D Z R	484	1	Sack	Zucker —	100	12	Hagen	„	
13	F	2	1	Ballen	Leder —	34	13	Bremen	K. E.-D. Hannover	
14	G E / H G	142	1	Kiste	Gewebe —	13,80	14	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
15	G W	12	1	Fass	leer —	12	15	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
16	H	125	1	Sack	Holzwaaren —	30	16	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
17	H / V	538	1	Fass	leer —	—	17	München C. B.	Bayerische Stsb.	
18	H C	19	1	Packet	Bürsten —	3	18	Charleroi Etat	Grand Central Belge	
19	H N	87	1	Kiste	leer —	12	19	Würzburg	Badische Stsb.	Marktbreit bezettelt.
20	H W	326	1	Ballen	gefüllt? —	90	20	Neuss	Linksrh. Köln	
21	J B	27	1	—	Kopierpresse —	18	21	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
22	J K	—	1	Weinfass	leer —	—	22	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	Frankfurt bezettelt.
23	K	3	1	—	Stab Flacheisen —	20	23	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
24	K	574	1	Pack	Blumenstöcke —	33	24	Magdeburg Centr.	K. E.-D. Magdeburg	
25	K & D M	1417 / 1180	2	Fässer	leer —	—	25	München C. B.	Bayerische Stsb.	
26	K F	5827	1	Schliesskorb	anscheinend Wäsche	38	26	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	bezeichn. Koch fils Avize.
27	K O	20021	1	Kiste	leer —	6	27	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
28	L	86	1	Bund	Tafeln —	—	28	Bamberg	Bayerische Stsb.	
29	L M C	535	1	Fass	leer —	29	29	Mainz G.-E,	Hessische Ludwigsb.	
30	L P	105	1	Kübel	leer —	5	30	Alfeld	K. E.-D. Hannover	beschr. Garbolzen.
31	L P	17 / 780 / 1900	1	Stück	Winkeleisen —	15	31	Löhne	„	auf der Strecke gefunden.
32	L R	—	1	Kollo	2 Stück eiserne Maschinentheile	3,5	32	Hannover	„	
33	L W C	939	1	Kiste	Spielwaaren, Farbekasten	17,5	33	Kempten	Bayerische Stsb.	
34	M	—	1	—	eisernes Rohr —	9	34	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
35	M L	1	1	Kiste	Kleider —	36	35	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
36	O E	4883	1	Fass	unbekannt —	—	36	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
37	O L	126	1	Kiste	leere Kisten —	21	37	Marienberg	Sächsische Stsb.	beschr. Dessau.
38	P J E	—	1	Pack	Stahlbleche —	32	38	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
39	P S	11 23	2	—	Ketten —	34	39	Solingen	„	
40	R E	61790 Wirges	1	Ballen	Leinen —	27	40	Nippes C. W.	Linksrh. Köln	
41	S	1	1	Kiste	Eisenwaaren —	34	41	Meschede	K. E.-D. Elberfeld	
42	S	18	1	„	Flaschenbier —	24	42	Freising	Bayerische Stsb.	

Lfde Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
43	S & H	6239	1	Fass	Kienruss	60	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
44	S L	1805	1	Ballen	?	27,5	44	Cassel trans.	"	beschr. Mülsen.
45	T	1	1	Korb	Steinwaaren	44	45	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
46	T	450	1	"	Flaschen	19	46	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
47	T W	2424	1	Fass	leer	—	47	München C. B.	Bayerische Stsb.	
48	V	1	1	Packet	20 leere Säcke	14	48	Zwickau	Sächsische Stsb.	
49	V G	—	1	Bund	Schilfrohr	5	49	Mosbach	Badische Stsb.	
50	W C C	4113	1	Ballen	Schweinsleder	14	50	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
51	W R	574	1	Korb	Eisenw.	110	51	Hagen	"	
52	W R	1553, 2534	2	Fässer	leer	—	52	München C. B.	Bayerische Stsb.	
53	Z M	7939	1	Fass	Farbe	38	53	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
54	Aktien	677	1	Fass	leer	—	54	München C. B.	Bayerische Stsb.	das übrige unleserlich.
55	C. Breme	8726	1	"	leer	—	55	"	"	
56	Jes. Fels. Kel	886	1	"	leer	—	56	"	"	
57	Herm. Hagenah Bremervörde, Stat. Geestemünde Weizenmehl 00	—	1	Sack	Weizenmehl	101	57	Geestemünde L.	K. E.-D. Hannover	
58	Karmeliten-Brauerei Weissenfeld	701, 4095	2	Fässer	leer	—	58	München C. B.	Bayerische Stsb.	
59	J. Köhler	504	1	Fass	leer	20	59	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
60	S. Kolb	912	1	"	leer	—	60	München C. B.	Bayerische Stsb.	
61	G. Lederer Chursdorf	—	1	Packet	18 leere Säcke	14	61	Zwickau	Sächsische Stsb.	
62	R. Leicht	4949	1	Fass	leer	—	62	München C. B.	Bayerische Stsb.	
63	Max Leithold Magdeburg	30	1	—	Plan	—	63	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
64	M. Ludwick	—	1	Koffer	Effekten	39,5	64	Aachen	Linksrh. Köln	
65	E. Nack, Düsseldorf	—	1	Kiste	Maschinentheile	8	65	Köln C. P.	"	
66	Bad Nauheim	850	1	Bündel in Stroh	lebende Bäume	16	66	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
67	L. Pappenberger	1886	1	Fass	leer	—	67	München C. B.	Bayerische Stsb.	
68	Porettie Co. Varese	6636, 3332	2	Fässer	leer	—	68	"	"	
69	A. B. Querfurt	7036	1	Fass	leer	—	69	"	"	
70	L. Semler	968, 923	2	Fässer	leer	—	70	"	"	
71	Spanoghe	—	1	Packet	?	0,5	71	Baelen W.	Grand Central Belge	
72	Vageu	314	1	Fass	leer	—	72	München C. B.	Bayerische Stsb.	
73	Wiener Bräu	154	1	"	leer	—	73	"	"	
74	C. Walters Braunschweig	—	1	"	leer	29	74	Einbeck	K. E.-D. Hannover	
75	Wülfel	1319	1	"	leer	—	75	München C. B.	Bayerische Stsb.	
76	Zöggeritz	5448	1	"	leer	—	76	"	"	
					C. Güterm. Numm. bez.:					
77	—	I & II	2	—	eiserne Konsolen	42	77	Beckum	K. E.-D. Hannover	alte Bezettelung: Brüssel A. V. 25/2. Zollstempel Aachen.
78	—	10	1	Fass	leer	10,5	78	Bremen	"	
79	—	18	1	Bund	Eisen	40	79	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	23	1	Kiste	Hefe	13,5	80	Florennes s/m.	Grand Central Belge	
81	—	54	1	Koffer	Gepäck	24	81	Anvers Est	"	
82	—	521	1	Kollo	eiserne Unterlage zu einer Dezimalwaage	13	82	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
83	—	I roth	1	Stab	Eisen	9	83	Scherfede	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	1 weiss	2	Stäbe	Flacheisen	52	84	Remscheid	"	
85	(B) C E C	166, 5206	1, 1	Kiste, Ballen	unbekannt, unbekannt	203	85	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
86	635 C	137	1	Kiste	unbekannt —	68	86	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
87	A.A	35649	1	„	unbekannt —	16,5	87	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	beschrieben Rostock.
88	H/N	28067	1	„	Pfeffermünzküchelchen	25	88	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	Frankfurt a/M. bezettelt.
89	R.S.	209	1	„	leere Flaschen —	59	89	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
90	MP	2630	1	Kübel	Margarine —	18	90	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
91	M	6198	1	Kiste	Kleiderstoffe —	32,5	91	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
92	C	3671	1	„	? —	9,5	92	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Zeichen unleserlich.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
93	—	—	1	Ballen	Betten und Hausrath	77	93	Witten	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	1	Bund	Eisen —	24	94	Hagen	„	
95	—	—	3	Stab	Eisen —	35	95	Mörchingen	Elsass-Lothring.	
96	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	64	96	Giessen	K. E.-D. Hannover	
97	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	112	97	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	4,25—4,45 m lang.
98	—	—	6	Stück	alte Eisenröhren —	63	98	Regensburg	Bayerische Stsb.	
99	—	—	2	—	Eisenröhren —	—	99	Aschaffenburg	Hessische Ludwigsb.	
100	—	—	20	Fässer	leer —	—	100	München C. B.	Bayerische Stsb.	
101	—	—	1	Bund	Gardinenstangen —	20	101	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	1	Bündel in Stroh	kleine leere Glasflaschen	3,5	102	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
103	—	—	1	Sack	Gips —	100	103	Pappenheim	Bayerische Stsb.	
104	—	—	1	—	eis. Kette (Krahnkette)	87,7	104	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
105	—	—	1	—	eis. Kette, 9 m lang	12	105	Zwickau	Sächsische Stsb.	
106	—	—	1	—	eis. Kette —	4,5	106	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	—	—	2	—	Ketten —	73	107	Gengenbach	Badische Stsb.	
108	—	—	1	Korb	leer —	12	108	Zabern	Elsass-Lothring.	
109	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	46	109	München C. B.	Bayerische Stsb.	
110	—	—	1	—	eis. Latirbaum —	—	110	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
111	—	—	1	Lattenkiste	leer —	34,5	111	Halle	„	
112	—	—	1	—	Leine 17,35 m lang —	—	112	Bremen Eilg.-E.	K. E.-D. Hannover	
113	—	—	4	Theile	Messingkrähne in grauer Leinewand mit Draht umzogen	3	113	Salzkotten	„	
114	—	—	1	—	Oberlagerkasten —	7	114	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
115	—	—	1	Oelfass	leer —	30	115	Darmstadt	Main-Neckarb.	
116	—	—	8	Petrol.-Fässer	leer —	256	116	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
117	—	—	1	Säckchen	Pferdehaare —	2	117	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	—	—	1	—	schmiedeeis. Pfanne, 90 cm lang, 70 cm breit, 34 cm tief	91	118	Flöha	Sächsische Stsb.	
119	—	—	1	Strohballen	lebende Pflanzen —	18	119	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
120	—	—	1	Bund	Rundeisen —	38	120	Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	1	Sack	alte Säcke —	23	121	Osterode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
122	—	—	1	„	leere Säcke —	16	122	Aachen	Linksrh. Köln	
123	—	—	1	Pack	alte Säcke —	25	123	Frose	K. E.-D. Magdeburg	
124	—	—	1	„	alte Säcke —	5,5	124	Magdeburg C.	„	
125	—	—	1	Kiste	Schellen —	9	125	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
126	—	—	1	Beutel	Schienennägel —	37	126	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
127	—	—	1	Bund	Stahl —	53	127	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
128	—	—	1	„	Stahl —	28	128	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
129	—	—	1	Rolle	Transportfass-Schutzreifen	17	129	Grusenheim	Hessische Ludwigsb.	auf der Strecke gefunden.
130	—	—	1	Weinfass	leer —	—	130	Frankfurt a/M. Ostbhf.	„	
131	—	—	1	—	neue Zimmerthür —	45	131	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	

11. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A oder V	—	1	Bund	Flacheisen —	50	1	Chlumetz	Oesterr. Nordwestb.	seit 23/4.
2	C K	171	1	Bar.	Reis —	110	2	Tetschen	„	„ 25/4.
3	E S K	911	1	Kiste	unbekannt —	290	3	Wien fr.	„	„ 24/4.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
4	F H	2562	1	Fass	unbekannt	—	792	4	Stockerau	Oesterr. Nordwestb.	seit 25/4.
5	H	—	5	Bund	Bandeisen	—	78	5	Königgrätz	„	„ 19/4.
6	K B C	4520	1	Kiste	unbekannt	—	142	6	Gablonz a/N.	„	„ 24/4.
7	P	1/3	3	Kisten	unbekannt	—	134	7	Prag	„	„ 28/4.
8	P V	71	1	Ballen	unbekannt	—	20	8	Göltsch-Jenikau	„	„ 25/4.
9	Fass	26	1	Koffer	unbekannt	—	54	9	Gablonz a/N.	„	„ 24/4.
10	Brüder Kohn Gr. Kikinda	—	1	Sack	Weizen	—	88	10	Deutschbrod	„	„ 23/4.
11	B. Kraus Aussig	3	1	Ballen	leere Säcke	—	25	11	Iglau	„	„ 10/4.
12	—	83/4	2	Säcke	Mehl	—	140	12	Chrudim	„	„ 16/4
13	—	9	1	„	Mehl	—	70	13	„	„	„ 16/4.
14	—	585 584 578	1 2 1	Stück „ „	Brustbäume Streichbäume Futterkrippe		51	14	Korneuburg	„	„ 17/4.
15	—	—	1	Bund	Blech	—	24,5	15	Geiersberg	„	„ 2/4.
16	—	—	1	—	Eisenstange	—	11	16	Wien fr.	„	„ 15/4.
17	—	—	1	Bund	Halbrundeisen	—	51	17	Deutschbrod	„	„ 4/4.
18	—	—	10	Stück	Pferdebürsten	—	1,5	18	Chlumetz	„	„ 2/4.
19	—	—	1	Fass	Theer	—	220	19	Hohenelbe	„	„ 10/4.
20	—	—	1	Brot	Zucker	—	11	20	Zellerndorf	„	„ 18/4

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Fehlende Güter.

Seit dem 10. März a. c. fehlt uns S S 1381 1 Kiste Bindfaden ca. 185 kg.

Berliner Spediteur-Verein Actien-Gesellschaft.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von S. Jourdan in Mainz, betr. Lichtpauspapier und ausserdem ein solcher von Klein, Schanzlin & Becker, Maschinenfabrik in Frankenthal (Rheinpfalz), betr. Compound-Pumpe, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 37. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Berlin, den 16. Mai 1889.

Inhalt:

Die Weltausstellung in Paris.

Programmmässig und unter glänzendem Gepränge ist die Weltausstellung in Paris am 6. d. Mts. durch den Präsidenten der Republik, Herrn Carnot, der Oeffentlichkeit überantwortet, und wir möchten nicht unterlassen, mit dem Gefühle vollkommenster Achtung, welche jedem mit Ernst, Fleiss und Treue geförderten Werke gebührt, auch unsererseits dieses Ereignisses zu gedenken. Dass Deutschland mit Rücksicht auf die wenig freundschaftlichen Beziehungen der beiden Nachbarländer zu einander sich von diesem friedlichen Wettstreite, zu welchem Frankreich die Völker aufgerufen hatte, offiziell fern zu halten gezwungen ist, und dass aus sonstigen Gründen auch andere Grossmächte ein gleiches Verfahren für zweckmässig erachtet haben, muss selbstverständlich die von den Veranstaltern der Ausstellung geplante „Internationalität" derselben empfindlich beeinträchtigen. Aber auch trotz der hierdurch bedingten Lücken ist es zweifellos, dass den diesjährigen Besuchern der prächtigen Seinestadt auf dem historischen Marsfelde und in seiner Umgebung eine Fülle des Sehenswerthen und ein reiches Studienmaterial geboten wird.

Die Ansichten über die Bedeutung einer Weltausstellung für die Allgemeinheit gegenüber dem Kraftaufwande, welchen die Verwirklichung eines solchen Unternehmens erfordert, sind bekanntlich sehr verschiedenartig; darin aber werden wohl die meisten Stimmen einig sein, dass die Verwirklichung desselben in der Regel ein „Ereigniss" im hervorragenden Sinne des Wortes ist, bei welchem ebensowohl an die Thatkraft und das Selbstvertrauen, sowie an die Hingebungsfähigkeit der Betheiligten im Interesse eines grossen Zweckes die weitgehendsten Ansprüche gestellt werden. Dass das Ergebniss der langen und mühevollen Arbeit, welche einem solchen Werke vorangehen muss, seinem eigentlichen und innersten Werthe nach von einem grossen — vielleicht dem grössten — Theile der Beschauer nicht im vollen Umfange gewürdigt wird bezw. gewürdigt werden kann, ist allerdings leider eine durch die menschliche Unvollkommenheit begründete Thatsache. Immerhin aber wird auch eine, nicht gerade aus dem innersten Kerne der Erkenntniss und Weisheit, sondern aus einer etwas oberflächlichen Betrachtung der Dinge heraus gewonnene Anregung nicht zu unterschätzen sein. Unwillkürlich erweitert sich hierbei das Anschauungsvermögen und die Urtheilsfähigkeit des Betrachters, ohne dass derselbe sich dieses geistigen Vorganges vielleicht klar bewusst wird. Aus dem Vergleiche der neben einander aufgereihten Erzeugnisse verschiedener Länder erwächst naturgemäss die Schlussfolgerung über zahlreiche Eigenschaften und Lebensbedingungen, welche allen Völkern gemeinsam sind oder welche dieselben von einander scheiden, und in weiterer Folge schliesst sich hieran die kritische Frage, durch welche Leistung dem Bedürfnisse am besten — selbstverständlich unter angemessener Berücksichtigung des Kostenpunktes — entsprochen werden kann. Auf solche Weise vollzieht sich ein vielfältiger gegenseitiger Austausch geistiger und materieller Errungenschaften der

Völker, deren Gefühl der Zusammengehörigkeit überdies durch die Wahrnehmung, dass die Arbeit und die Kulturfortschritte geographisch getrennter Länder in mannigfachen Formen der Allgemeinheit zu gute kommen können, in erfreulicher Weise gestärkt wird.

Reicher und vollkommener sind natürlich die Früchte, welche der mit dem ganzen Rüstzeuge seiner besonderen Wissenschaft gewappnete und mit Bewusstsein einem bestimmten Ziele zustrebende Fachmann auf einer solchen Ausstellung zu ernten vermag. Nur unter ausnahmsweise günstigen Bedingungen dürfte derselbe das zu seiner Belehrung erforderliche Material in ähnlichem Umfange, in gleicher Vielseitigkeit und Bequemlichkeit beisammen finden, wie bei solcher Gelegenheit, und wenn auch die vielfachen sonstigen Anregungen und das auf verhältnissmässig kleinem Raume sich vereinigende Völkergewirre die zur ernsten Thätigkeit nothwendige Sammlung des Geistes erschweren, so erweist doch die Erfahrung, dass ein fester Wille derartige Unzuträglichkeiten zu überwinden imstande ist. Und auch in diesem Falle dürfte die erzielte Förderung des Einzelnen meistens als ein Gewinn für die Allgemeinheit zu betrachten sein, denn durch die für unsere Zeit charakteristische und stets schärfer sich ausprägende Theilung der Arbeit soll ja keineswegs eine sich selbst genügende Abgeschlossenheit der Thätigkeit des Einzelnen befördert werden. Im Gegentheil! Die Nothwendigkeit der Sonderausbildung und der Sonderbestrebungen ist lediglich in dem allgemein gültigen Gesetze begründet, dass die einzelnen Theile gesund und zweckentsprechend sein müssen, wenn es dem Ganzen wohl ergehen soll. In Wirklichkeit sind also die Glieder von einander abhängig, eins bedingt das andere, und demgemäss muss auch der Einzelne trotz seiner scheinbar völlig einseitigen Arbeit in gewissen Beziehungen den Blick auf das Ganze, welchem dieselbe zu dienen bestimmt ist, gerichtet halten, damit letzteres zu einem thunlichst hohen Grade der Vollkommenheit und der harmonischen Ausgestaltung gefördert wird. —

Dass auf einer Weltausstellung in unserem Zeitalter dem Verkehrswesen ein weiter Raum zugewiesen werden muss, darf als selbstverständlich gelten. Ist doch vielleicht kaum ein anderes Gebiet menschlicher Lebensbethätigung mit dem Dasein des Einzelnen und der Allgemeinheit durch so vielseitige Wechselbeziehungen verbunden wie das Verkehrswesen, welches nicht mit Unrecht als eine neue Grossmacht in der Welt bezeichnet werden kann! — Mit erstaunlicher Schnelligkeit hat sich diese unvergleichliche, gewaltige Entwickelung aus kleinem Anfange vollzogen, und noch vermag man das Eintreten eines Beharrungszustandes nicht abzusehen, so dass die Angehörigen dieses mühevollen, aufreibenden Berufes mit zweifelloser Gewissheit auf neue, schwierige Aufgaben gefasst sein dürfen.

Um einer solchen Zukunft mit dem ruhigen Selbstbewusstsein, welches den Erfolg verbürgt, entgegentreten zu können, bedarf es rastloser Arbeit in zweifacher Richtung. Während nämlich einerseits die vielfältigen inneren und äusseren Einzelheiten erforscht werden müssen, welche irgend welchen Einfluss auf die Gestaltung des Verkehrs auszuüben vermögen, muss andererseits die Aufmerksamkeit auf die Hilfsmittel gelenkt werden, welche die durch Wissenschaft und Erfahrung geschulte menschliche Schöpferkraft zur Bewältigung des Verkehrs zur Verfügung stellt. In beiden Beziehungen ist ein geradezu erschreckender Reichthum an Lernstoff aufgehäuft welchem leider von jeher der durch die Verhältnisse allerdings vollkommen begründete Mangel einer scharfen Sichtung und einer klaren, übersichtlichen Gruppirung anhaftet. Vielleicht wird man sich darin finden müssen, dass diesem Mangel überhaupt niemals in befriedigender Weise abgeholfen wird, denn auf dem Gebiete des Verkehrswesens schreitet die Entwickelung der Dinge in der Wirklichkeit meist rascher vorwärts, als die wissenschaftliche Arbeit, deren Aufgabe es ist, dieselben wohl geordnet, logisch und systematisch darzustellen. Letzteres ist in dem vorliegenden Falle in der That vielfach nur „ex post“ möglich, wie beispielsweise auch auf dem Gebiete der Kunst in der Regel erst aus dem geschaffenen Werke nachträglich Grundsätze und Systeme hergeleitet werden. Zwischen diesen beiden Gebieten besteht hierbei jedoch der wesentliche Unterschied, dass dem Kunstwerke meistens ein bleibender Werth anhaftet, während in dem Verkehrswesen geradezu nichts dauernd ist als der beständige Wechsel, in welchem die Bedürfnisse und die Bedingungen, durch welche denselben zu entsprechen ist, einander in rascher Folge ablösen. Unter solchen Umständen ist die wissenschaftliche Verarbeitung der Erscheinungen auf dem letztgenannten Gebiete zwar anregend und lehrreich, jedoch in gewisser Beziehung etwas undankbar, weil die Betrachtung der Vergangenheit nicht immer dazu beitragen dürfte, die vielleicht völlig veränderten Verhältnisse der Gegenwart, sowie die muthmaassliche Entwickelung der Zukunft richtig zu beurtheilen. In dem Verkehrswesen kommt es aber ganz besonders darauf an, stets auf dem Boden der Wirklichkeit zu stehen; hier gilt es, in hervorragendem Maasse, das bekannte Wort unseres grossen Dichters zu beherzigen:

„Greift nur hinein ins volle Menschenleben,
„Und wo Ihr's packt, da ist's interessant.“

Wer aber mit ganzer Energie in die Tagesfragen des Verkehrslebens hineinzugreifen, in dem vollen Strome der Zeit mitzuschwimmen bemüht ist, der wird schwerlich die beschauliche Musse zur ruhigen Rückschau erübrigen, gleichwie der praktische Politiker zwar Geschichte macht, aber wohl kaum gleichzeitig auch Geschichte schreibt. —

Die Weltausstellung in Paris wird nunmehr zunächst wiederum einmal Gelegenheit zu einer Musterung der Hilfsmittel geben, welche zur Bewältigung des vielgestaltigen Verkehrs zur Verfügung stehen. Ein bestimmter Theil des Programmes begrenzt dieses Sondergebiet. Allein der Angehörigen des Verkehrswesens harrt ausser dieser planmässig vorbereiteten Schaustellung noch eine anderweitige, nicht beabsichtigte, aber jederzeit mit einer Weltausstellung verbundene Belehrung, nämlich der durch unmittelbare Anschauung gelieferte praktische Beweis, auf welche Art und Weise versucht wird, den durch einen grossartigen Fremdenzufluss ins Riesenhafte gesteigerten Verkehr einer Millionenstadt in ordnungsmässige Bahnen zu leiten und in denselben zu erhalten. Dieser Beweis „ad oculos“, bei welchem fast alle Verkehrseinrichtungen der Gegenwart, von welchen auf Land- und Flussstrassen Gebrauch gemacht werden kann, betheiligt sind, erscheint nicht minder werth- und reizvoll, als das Studium der innerhalb des Ausstellungsgebietes selbst aufgehäuften Schätze, welche mindestens zum Theil erst bei der praktischen Verwendung ihren Zweck ganz erfüllen und die Berechtigung ihres Daseins nachzuweisen vermögen.

Unter den vorliegenden bekannten politischen Verhältnissen können wir es nur aufrichtig bedauern, dass von den Deutschen Angehörigen des Verkehrsberufes voraussichtlich nicht allzu viele geneigt sein werden, an der, sicherlich überaus ergiebigen und erfolgverheissenden Quelle, welche nunmehr in Paris eröffnet ist, erwünschte Belehrung zu schöpfen. Wir hegen zwar keineswegs die Besorgniss, dass den Deutschen Besuchern der Weltausstellung besondere Schwierigkeiten oder gar Unannehmlichkeiten bereitet werden könnten — die Veranlassung dazu wäre in der That zu ungeschickt gewählt! —, allein wir begreifen vollkommen die patriotischen Herzbeklemmungen, welche von einem Besuche der Französischen Hauptstadt abrathen, obwohl man hierbei freilich hinzufügen möchte: „Es wär' so schön gewesen — es hat nicht sollen sein!“

Diese, durch nationale Selbstachtung begründete Auffassung hindert uns indessen nicht, der Pariser Ausstellung rückhaltlos den besten Erfolg zu wünschen. Möge dieses Werk des Friedens auch dazu beitragen, dass zwischen den beiden, einander grollend gegenüber stehenden und thatsächlich doch durch die vielfältigsten Verhältnisse auf einander angewiesenen Nachbarvölkern den neuerdings mehr und mehr eingeengten Beziehungen wieder neue Bahnen erschlossen werden, auf welchen die Völker mit minderer Sorge als bisher der Zukunft entgegentreten können! —

K—e.

Die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von 1822—1867.

(Fortsetzung aus Nr. 34.)

Eine bedeutsame Wandlung in der ferneren Entwickelung des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens datirt von dem denkwürdigen „Hofkanzleidekret vom 23. Dezember 1841", in welchem die Staatsverwaltung zur Anlage von Staatsbahnen für befugt und berechtigt erklärt wird. Die bekannten Gründe, welche — auch in anderen Ländern — zu diesem Entschlusse geführt haben, bedürfen an dieser Stelle einer Erörterung nicht. Nach jenem Erlasse sind Staatsbahnen „diejenigen, welche von Sr. Majestät als solche gleich dermal oder künftig bezeichnet werden"; gleichzeitig wurden die Linien Wien-Prag-Dresden, Wien-Triest, Venedig-Mailand-Comer See und diejenigen in der Richtung gegen Bayern als hierher gehörig aufgeführt. Der Betrieb auf den Staatsbahnen sollte vermittelst besonderer zeitlicher Verträge Privatunternehmern pachtweise überlassen werden. Im übrigen sollten Privatbahnen nicht ausgeschlossen und auch in Zukunft nach den für dieselben bestehenden Bestimmungen behandelt werden.

Eine unmittelbare Folge dieser Aenderung in der Stellung des Staates zu dem Eisenbahnwesen war die Einsetzung der K. K. Generaldirektion für die Staatseisenbahnen, welche als selbständige, technisch-administrative Behörde in allen, die Staatsbahnen betreffenden Angelegenheiten die Geschäftsführung übernehmen und die in dieser Hinsicht vorgezeichneten Grundsätze zur Durchführung bringen sollte. An die Spitze dieser neuen Behörde trat der K. K. Hofrath Francesconi, welchem als nächste Gehilfen A. Negrelli und K. von Ghega beigegeben wurden. Unter der Leitung dieser hervorragenden Ingenieure begannen die Vorarbeiten für die in Aussicht genommenen Staatsbahnlinien alsbald mit lebhafter Energie, wobei es sich zunächst insbesondere um den Anschluss an die Nordbahn in Olmütz, Brünn und Stockerau und um die Linie zwischen Mürzzuschlag und Laibach, über dem Semmering handelte.

Die eingehenden Vorstudien für die nördliche Staatsbahn führten zur Wahl der 250 km langen Linie Olmütz-Prag, deren Herstellung im Jahre 1842 begonnen und in noch nicht drei Jahren beendet wurde. In Verbindung mit derselben wurde die 90 km lange Zweigbahn Brünn-Böhmisch-Trübau in Angriff genommen, welche jedoch mit Rücksicht auf die vorhandenen baulichen Schwierigkeiten — auf einer kaum 15 km langen Strecke waren allein 10 Tunnels auszuführen — erst am 1. Januar 1849 fertiggestellt werden konnte. Die Betriebsleitung auf diesen Strecken wurde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vertragsmässig auf fünf Jahre überlassen, wobei die Staatsverwaltung sich die Festsetzung des Fahrplanes, sowie der Personen- und Gütertarife vorbehielt. Dieses Vertragsverhältniss wurde jedoch demnächst schon vor der abgelaufenen Zeit gelöst, und am 1. Mai 1850 übernahm die K. K. Generaldirektion selbst den Betrieb der nördlichen Staatsbahnen, deren Fortsetzung über Prag hinaus nach der Sächsischen Grenze zum Theil inzwischen bereits erfolgt, zum Theil noch in der Ausführung begriffen war. Behufs Regelung der hierdurch sich ergebenden internationalen Verkehrsverhältnisse wurde zwischen den beiden betheiligten Staaten unter dem 31. Dezember 1850 ein Staatsvertrag geschlossen, auf Grund dessen der bekannte Böhmische Bahnhof Bodenbach als gemeinsame Wechselstation für den Betrieb auf der Strecke Prag-Dresden bestimmt und der Sächsischen Regierung die ausschliessliche Benutzung der Strecke Bodenbach-Landesgrenze unter Wahrung der vollen Landeshoheit für die Oesterreichische Regierung übertragen wurde.

Der endgültige Entschluss zum Bau der südlichen Staatsbahn zwischen Wien und Triest, jedoch unter vorläufiger Fortlassung der Semmeringstrecke, datirt vom 19. Dezember 1841. Im September 1842 begann der Bau und bereits nach zwei Jahren konnte auf der 95 km langen Linie Mürzzuschlag-Graz der Betrieb eröffnet werden. Letzterer war — auch für die noch herzustellenden Strecken — der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft als „Betriebsunternehmung der K. K. südlichen Staatsbahn" unter ähnlichen Bedingungen, wie solche mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezüglich der nördlichen Staatsbahn vereinbart waren, überlassen; nach Ablauf des fünfjährigen Verhältnisses, am 2. Juni 1851, übernahm die Staatsverwaltung aber auch auf dieser Bahn den Betrieb.

Früher, als man es wohl selbst in den nächstbetheiligten Kreisen erwartet hatte, ergab sich indessen die Thatsache, dass die südliche Staatsbahn ohne die Semmeringstrecke ihrem Zwecke nicht zu entsprechen vermochte, und diese Erkenntniss veranlasste alsbald eine wahre Sturmfluth von berufenen und unberufenen Erörterungen, in welchen die vielseitigsten, zum Theil sehr sonderbaren Vorschläge zur Ueberschienung des Gebirges nicht immer „sine ira et studio" verfochten wurden. Wir dürfen die in geschichtlicher und technischer Beziehung überaus interessante Entwickelung dieser hochbedeutsamen Angelegenheit, mit welcher der Name des genialen Karl von Ghega für alle Zeiten rühmlichst verbunden ist, bei unseren Lesern im allgemeinen als bekannt voraussetzen und verweisen im übrigen auf die derselben gewidmeten ausführlichen Betrachtungen Kupka's. — Am 17. Juli 1854 wurde der Betrieb auf der Semmeringbahn eröffnet, nachdem dieselbe bereits zwei Monate zuvor durch eine Fahrt des Oesterreichischen Herrscherpaares die Allerhöchste Weihe erhalten hatte.

Inzwischen war und in der Folgezeit wurde der weitere Ausbau der Linie nach Triest, bei welcher namentlich die Ueberschreitung des Laibacher Moores und des Karstes besondere Erschwernisse verursachte, mit thunlichstem Nachdrucke gefördert, und am 28. Juli 1857 war die Eisenbahnverbindung zwischen Wien und dem Adriatischen Meere hergestellt.

Als dritte Staatsbahn war unter dem 19. Dezember 1841 die Strecke Venedig-Mailand-Comer See bezeichnet, für welche zwei Gesellschaften die Konzession erhalten hatten. Die zwischen den Deutschen und Italienischen Aktionären herrschenden Misshelligkeiten gaben indessen Veranlassung, die Durchführung des Unternehmens dem Staate anzubieten, welcher sich hierzu — auf Kosten der Gesellschaft — bereit erklärte und die Bauarbeiten alsbald energisch betrieb, so dass bis zum 17. Februar 1846 die Strecken Venedig-Vicenza und Mailand-Treviglio betriebsfähig waren. Der Ausbau der Strecke Vicenza-Verona wurde durch die Unruhen des Jahres 1848 verzögert und erst am 3. Juli 1849 beendigt; weiterhin folgten noch die Zweigbahnen Verona-Mantua und Mestre-Treviso, welche im Jahre 1851 dem Verkehr übergeben werden konnten.

Während auf diese Weise das Staatsbahnnetz durch systematisch geplante Neubauten vergrössert wurde, sah die Staatsverwaltung sich durch Gründe finanzieller Art veranlasst, dasselbe auch durch Einlösung der bestehenden Privatbahnen zu erweitern. Dieses folgenreiche Vorgehen stand in ursächlichem Zusammenhange mit der maasslosen, jeder gesunden Grundlage entbehrenden Spekulationswuth in Eisenbahnwerthen, welche durch die übertriebenen Hoffnungen auf raschen Gewinn entfesselt war und durch die vielfachen, neu auftauchenden Eisenbahnunternehmungen fortdauernd gesteigert wurde. Dem ruhigen Beobachter der schwindelhaften Zustände, welche sich hierbei in erschreckender Schnelligkeit entwickelten, konnte es schwerlich zweifelhaft bleiben, dass dieselben zu einer Krisis drängten, welche den finanziellen Ruin zahlloser Kreise herbeizuführen drohte. Die Oesterreichische Regierung hielt es daher — überdies auch mit Rücksicht auf den Staatskredit — für ihre Pflicht, einem solchen nationalen Unheile entgegenzutreten und den Besitzern von Eisenbahnpapieren, welche infolge des zunehmenden Missverhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage zu einer mit ungeheuren Einbussen verbundenen Verschleuderung derselben genöthigt wurden, durch Staatsmittel zu Hilfe zu kommen. Zu diesem Behufe wurde gemäss Allerhöchsten Erlasses vom 18. November 1846 eine besondere ausserordentliche Kreditkasse eröffnet, um aus den ihr zugewiesenen Geldmitteln „Aktien bestimmter inländischer, bereits konzessionirter, auf Erweiterung und Benutzung der neueren Kommunikationsmittel berechneter Gesellschaftsunternehmungen zu Preisen, welche ihrem wahren Werthe entsprechen, im geeigneten Wege anzukaufen." Der Zweck dieser Maassregel, in Zahlungsverlegenheit gerathene Besitzer von Aktien vor dem Ruin zu schützen, den gedrückten Geldmarkt neu zu beleben und auf Ordnung und Regelmässigkeit in dem Geldumlauf hinzuwirken, wurde erreicht, und im übrigen wurde hierbei in natürlichster Weise der Verstaatlichung der Privatbahnen vorgearbeitet, denn im September 1847 befand die Staatsregierung sich bereits in dem Besitze von etwa 50 bis 60 pCt. aller, von der Ungarischen Centralbahn, der Lombardisch-Venetianischen Ferdinandsbahn, der Wien-Gloggnitzer Bahn und der Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn ausgegebenen Aktien. Die Kreditkasse wurde demgemäss auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 29. September 1847 aufgehoben.

Nach dem unruhigen Jahre 1848 gestalteten die finanziellen Schwierigkeiten der Privatbahnen sich jedoch abermals so bedenklich, dass der Staat als grösster Aktionär und Mitinteressent sich zur Einlösung derselben entschloss. Letztere erfolgte durch freiwillige Uebereinkommen und betraf folgende Unternehmungen:

1. die Ungarische Centralbahn, von welcher die Linien Marchegg-Pressburg und Waitzen-Czegled-Szolnok erworben wurden;

2. die Krakau-Oberschlesische Eisenbahn, welche auf Grund einer, bereits vor der — im Jahre 1849 erfolgten — Einverleibung des ehemaligen Freistaates Krakau ertheilten Konzession erbaut war;
3. die Mailand-Monza-Comer See Eisenbahn;
4. die Lombardisch-Venetianische Kaiser Ferdinandsbahn;
5. die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, welche die Linie Wien-Gloggnitz nebst den Zweigstrecken Mödling-Laxenburg und Wiener Neustadt-Katzelsdorf abtrat und gleichzeitig die Baukonzession für die Fortsetzung der Linie Wien-Bruck nach Raab und Neu-Szöny erhielt; sie nahm demgemäss die Firma „Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft" an;
6. die Oedenburger Eisenbahn.

Das durch dieses Vorgehen in der Zeit von 1850 bis 1854 im ganzen um etwa 700 km vergrösserte Staatsbahnnetz bedurfte jedoch noch des weiteren Ausbaues, um eine zweckmässige Verbindnng unzusammenhängender Linien herbeizuführen, und dieser wichtigen Frage widmete die Staatsbahnverwaltung alsbald eine thatkräftige Aufmerksamkeit.

Mit Eifer wurde der Ausbau der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahnen betrieben, deren östliche Gruppe mit dem Ausgangspunkte Venedig zu Anfang des Jahres 1856 etwa 333 km und deren westliche Gruppe mit dem Ausgangspunkte Mailand zu derselben Zeit etwa 77 km umfasste. In nahen Beziehungen zu der erstbezeichneten Gruppe stand der bereits seit Jahren lebhaft erörterte Plan einer über Trient, Bozen, Innsbruck gehenden Eisenbahnverbindung zwischen Verona und Kufstein und einer Verbindung der Wien-Triester Linie mit der Bayerischen Staatsbahn an der Grenze von Salzburg, und aus diesen Erörterungen erwuchs der Bau der berühmten Brennerbahn, welcher im Jahre 1848 beschlossen, jedoch durch die damaligen politischen Ereignisse zunächst noch verzögert wurde. Die mit Rücksicht auf diesen, für die internationale Verkehrsentwickelung überaus bedeutungsvollen Plan zwischen der Oesterreichischen und Bayerischen Regierung gepflogenen Verhandlungen fanden ihren Abschluss durch den Staatsvertrag vom 21. Juni 1851, in welchem die letztere sich verpflichtete, eine Eisenbahn von München über Rosenheim bis zur Oesterreichischen Grenze bei Salzburg und von Rosenheim bis zur Oesterreichischen Grenze bei Kufstein herzustellen, während die Oesterreichische Regierung sich verpflichtete, die erstere Linie bis Bruck und die zweite Linie bis Innsbruck, ferner die Lombardisch-Venetianische Bahn von Verona bis Bozen zu verlängern und die bereits eingeleiteten Vorarbeiten für die Verbindung zwischen Bozen und Innsbruck fortzusetzen. Zur Beseitigung von Schwierigkeiten, welche sich in der Folgezeit der Durchführung eines Theiles dieses Vertrages entgegenstellten, wurde demnächst der weitere Staatsvertrag vom 21. April 1856 abgeschlossen, in welchem von dem Bau der Linie Salzburg-Bruck Abstand genommen und der Vollendungstermin für die Strecken Innsbruck-Bayerische Grenze und Verona-Bozen auf den 1. Oktober 1858 festgesetzt wurde. In Wirklichkeit ist die erstere am 24. November 1858 und von der letzteren die Theilstrecke Trient-Ala-Verona am 23. März und die Reststrecke Bozen-Trient am 16. Mai 1859 eröffnet.

Weitere Veranlassung zum Bau von Eisenbahnen fand die Staatsverwaltung in Galizien und Ungarn. Von den in diesen beiden Ländern geplanten, zum Theil auch durch Vorarbeiten vorbereiteten Bahnlinien gelangten jedoch nur einzelne zur Ausführung, und zwar in Galizien die Strecken Krakau-Dembica (111 km) und Trzebinia-Oswiecim (25 km), welche im Jahre 1856 gleichzeitig mit der Nordbahnlinie Dzieditz-Oswiecim eröffnet wurden, und demnächst noch die kleine Flügelbahn Bierzanow-Wieliczka, in Ungarn insbesondere die 178 km lange Strecke Waitzen-Pressburg der Linie Pest-Marchegg und die 117 km lange Strecke Czegled-Szegedin, von welchen die erstere im Jahre 1851, die letztere im Jahre 1854 fertiggestellt war. Zu erwähnen ist ferner noch der am 12. Dezember 1846 durch Allerhöchsten Erlass angeordnete Bau der Wiener Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Wien-Gloggnitzer Bahn, für welche ein Bedürfniss bereits seit geraumer Zeit anerkannt war. Die Ausführung stiess indessen auf mannigfache Schwierigkeiten, so dass die grössere Theilstrecke zwischen dem Südbahnhofe bis zum Hauptzollamt (3,1 km) erst am 15. Oktober 1857 und die 1,8 km lange Strecke Nordbahnhof-Hauptzollamt erst am 1. Juli 1859 eröffnet werden konnte, während die Fertigstelluug der Ueberbrückung des Donaukanals, durch welche diese beiden Strecken für ihren eigentlichen Zweck erst nutzbar gemacht werden konnten, sich bis gegen Ende August 1860 verzögerte.

Dieses, als Hängebrücke mit versteiften Kettenwänden nach dem Entwurfe des Oesterreichischen Ingenieurs Friedrich Schnirch ausgeführte Bauwerk von 83,5 m lichter Weite ist im übrigen als erstes seiner Art für Eisenbahnzwecke in Europa bemerkenswerth. Die Angabe Kupka's, dass auch jenseits des Ozeans eine derartige Konstruktion für Eisenbahnzwecke vorher nicht ausgeführt sei, dürfte jedoch nicht zutreffend sein, da die von dem Deutschen Ingenieur J. A. Roebling entworfene und erbaute Drahtseilbrücke über die Schlucht des Niagara, welche eine Spannweite von 250,3 m besitzt und in zwei Stockwerken gleichzeitig dem Eisenbahn- und Strassenverkehr dient, unseres Wissens bereits im Jahre 1855 dem Betriebe übergeben ist.

Am Schlusse des Jahres 1854 hatte die Staatsbahnthätigkeit in Oesterreich ihren Höhepunkt erreicht. Dem damals 1 766,4 km umfassenden Staatsbahnnetze gehörten sämmtliche Lokomotivbahnen des Landes mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands Nordbahn und der Wien-Raaber Eisenbahn an. Im ferneren Verlaufe vollzog sich jedoch eine folgenschwere Aenderung der für die Oesterreichische Eisenbahnpolitik maassgebenden Grundsätze. Die Regierung vermochte nämlich trotz ihrer augenscheinlichen Bestrebungen, die Entwickelung des Eisenbahnwesens zu fördern, den mit stets zunehmendem Nachdrucke auftretenden Anforderungen der Handels- und Industriekreise, sowie der Militärverwaltung mit Rücksicht auf mannigfache Schwierigkeiten, welche zum Theil in der eigenthümlichen Verfassung und Verwaltung mancher Landestheile der Monarchie, in den mächtigen Hindernissen des Bodens u. dergl. begründet waren, nicht im vollen Umfange zu entsprechen und entschloss sich daher, dem Privatkapital wieder Gelegenheit zur Einwirkung auf die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes zu geben. Insbesondere handelte es sich hierbei darum, Privatunternehmungen zu dem Bau auch solcher Bahnen anzuregen, deren Ertragsfähigkeit von vornherein nicht durchaus sicher, deren Ausführung aber aus Gründen allgemeinerer Bedeutung wünschenswerth oder nothwendig erschien. Als ein, diesem Zwecke entsprechendes Hiltsmittel wurde „die Zinsgarantie mit dem Charakter der Annuität als Theil des Kaufpreises" angesehen.

Die vorstehend angedeuteten Gründe waren u. a. bestimmend für den Erlass des, auch jetzt noch gültigen Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, welches gewissermaassen als Vorläufer der demnächst erfolgten Veräusserung der Staatsbahnen erscheint. Dasselbe stützt sich auf die früher erwähnten, im Jahre 1838 erlassenen „Direktiven" und enthält im wesentlichen nur Normen und allgemeine Bedingungen, welche für Private beim Bau von Eisenbahnen maassgebend sein sollen; die Vorschriften sind jedoch so dehnbar gehalten, dass sie auch besonderen Umständen anzupassen sind. In diesem Gesetze ist die Bewilligung zu den Vorarbeiten von der Konzession zur Anlage der Bahn getrennt, indem der Bewerber durch erstere „weder ein Vorrecht auf die Konzession der fraglichen Eisenbahn, noch ein sonstiges ausschliessliches Befugniss" erhält. Die Konzessionsdauer wird bis auf 90 Jahre ausgedehnt; nach Ablauf dieser Zeitdauer, welche nicht überschritten werden darf, fällt das Unternehmen dem Staate unentgeltlich zu. Dem Konzessionar wird das ausschliessliche Recht zu dem betreffenden Bahnbau, sowie das Enteignungsrecht für gemeinnützige Unternehmungen gewahrt. Demselben wird im übrigen die Verpflichtung auferlegt, jeglichen Schaden an öffentlichem oder privatem Besitzthume zu vergüten, unterbrochene Wegeverbindungen wieder herzustellen und öffentliche Leistungen zu übernehmen. Die Anlage und der Betrieb der Bahn, die Festsetzung der Tarife, sowie erforderlichenfalls auch die Vereinbarungen mit den benachbarten Bahnen über die wechselseitigen Verkehrsbeziehungen sind von der staatlichen Genehmigung abhängig. Von besonderer Wichtigkeit ist die Bestimmung, dass es dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen bleibt, je nach Maassgabe der Verhältnisse bezüglich einzelner Verbindlichkeiten Erleichterungen zu gewähren oder in gewissen Fällen — z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsgewährleistung für das Unternehmen zugesagt wird — die Erfüllung noch sonstiger Verbindlichkeiten vorzuschreiben. —

Das neue Konzessionsgesetz gab alsbald, wie es erwartet war, zu einer gesteigerten Bewegung in den Eisenbahn-Unternehmerkreisen Veranlassung. Um jedoch bei den in Aussicht stehenden Bewerbungen um Konzessionen von vornherein auf einen planmässigen Ausbau der Eisenbahnen hinzuwirken, wurde seitens der Regierung der Entwurf für ein grossartiges, etwa 6 830 km umfassendes Eisenbahnnetz veröffentlicht, in welchem die nationalökonomischen, handelspolitischen und strategischen Interessen die thunlichste Berücksichtigung gefunden hatten. Nach diesem Plane sollten je drei Hauptlinien von Westen nach Osten und von Süden nach Norden die Oesterreichische Monarchie durchschneiden und die wichtigsten Orte derselben nicht nur unter einander, sondern auch mit den Nachbarstaaten in Verbindung gebracht werden. Die Ausführung lediglich strategischer und die Ergänzung politisch wichtiger Linien sollte hierbei der Staatsverwaltung vorbehalten

bleiben, während der Privatthätigkeit die für den Handel und Verkehr bedeutungsvollen Linien zugedacht waren.

Das Ende des Staatsbahnwesens wurde demnächst durch den Allerhöchsten Erlass vom 19. Oktober 1854 besiegelt, wonach „die auf Staatskosten erbauten oder eingelösten und bisher in eigener Regie betriebenen Eisenbahnen gegen eine entsprechende Ablösungssumme an Privatunternehmer auf eine gewisse Reihe von Jahren zum Betriebe überlassen werden sollen", und diesem Erlasse folgte alsbald in den Jahren 1855 bis 1858 die Veräusserung der Staatsbahnen. Im Zusammenhange mit derselben vollzog sich die Aufhebung der entbehrlich gewordenen staatlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsbehörden, während durch Allerhöchsten Erlass vom 1. Februar 1856 die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen „als technisch administrative Behörde zur Ausübung der staatlichen Aufsicht und Kontrole des Eisenbahnwesens" und auf Grund des Ministerialerlasses vom 5. November 1859 eine Ministerialkommission zur Abwickelung der bisherigen Staatsbahnangelegenheiten eingesetzt wurde.

(Fortsetzung folgt.)

Berichtigung.

Durch ein bedauerliches Versehen des Setzers ist am Schlusse der in den Nr. 35 und 36 d. Ztg. unter der Ueberschrift: „Einige Angaben über Brasilianische Eisenbahnen" veröffentlichten Abhandlung der Name „Rom" gedruckt. Der Verfasser derselben ist der Königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Herr Kolle.

Die Redaktion.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von dem Direktorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Budapest am 4. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebenen, der Torontáler Lokalbahn-Aktiengesellschaft gehörenden, 89,8 km langen Linien Nagy-Becskerek-Szécsány-Párdány und Szécsány-Nagy-Margita sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1854 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1856 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Schweizerische Nordostbahn, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1857 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nichtvereins-Verwaltungen, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrseröffnung.

Am 6. d. Mts. ist im Bezirk der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen der zwischen Gmünd und Unterböbingen gelegene Haltepunkt Hussenhofen der Remsbahn für den beschränkten Verkehr von Personen, Gepäck und Hunden eröffnet worden.

Eisenbahnprojekt Tönning-Garding.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Tönning nach Garding beauftragt worden.

Verstaatlichung Mecklenburgischer Eisenbahnen.

Die Mecklenburgische Regierung soll dem Deutsch-Nordischen Lloyd für das gesammte Unternehmen 7 600 000 ℳ und zwar 900 000 ℳ baar, 6 Millionen Mark für die Obligationen und 700 000 ℳ für die schwebenden Schulden, und der Gnoien-Teterower Eisenbahn 75 pCt. des Nennwerthes ihrer Aktien, welche sich auf 830 000 ℳ belaufen, behufs Verstaatlichung dieser Unternehmungen angeboten haben.

Parlamentarisches aus Württemberg.

In einer der letzten Sitzungen der Kammer der Abgeordneten sprach sich der Staatsminister des Innern v. Schmid auf die Anfrage eines Abgeordneten über das in Nr. 32 S. 342 d. Ztg. erwähnte Projekt der Fortführung der Neckar-Kettenschifffahrt von Heilbronn bis nach Cannstatt oder Esslingen im wesentlichen folgendermaassen aus. Die Regierung habe Einleitung getroffen zur technischen Untersuchung nach der Seite sowohl der Ausführbarkeit als der Rentabilität. Die bezüglichen Erhebungen seien in einer Denkschrift zusammengefasst, welche den Ständen bald zugehen werde. Die technischen Untersuchungen haben ergeben, dass eine Wasserfahrstrasse mit 75/100 m in der Vertiefung hergestellt werden könne, sodass Schiffe von 4000—5000 Centnern dieselbe passiren können. Der Kostenpunkt werde, auch wenn das grosse volkswirthschaftliche Interesse voll in Betracht gezogen wird, eine bedeutende Rolle spielen. Die Herstellung dieser Wasserstrasse würde von Heilbronn bis Cannstatt etwa 3 800 000 ℳ, mit Fortsetzung bis Esslingen weitere 1 200 000 ℳ kosten. Dazu treten noch die Ausrüstungskosten, insbesondere auch für Herstellung von mindestens 3 Dampfern mit 530 000 ℳ. Die Rentabilität wird von dem Minister nur in sehr eingeschränktem Maasse anerkannt; nach angestellten Erhebungen würde sich eine Rente von 2—2½ pCt. ergeben unter der doppelten Voraussetzung, dass der Staat die genannte Summe à fonds perdu anlegen wollte und dass die Gesellschaft in Heilbronn die Fortführung der Kettenschifffahrt auf ihren Betrieb übernehmen würde. Es komme aber noch in Betracht, dass eine Schifffahrt dieser Art nur zu einem gedeihlichen Aufblühen gelangen könne, wenn sie den Wettbewerb mit einer unmittelbar nebenherlaufenden Eisenbahn auszuhalten vermöge. Diese Bedingung erfülle sie nur dann, wenn die Frachten der Wasserfahrt billiger seien als diejenigen der Bahn. Hierbei gebe das Längenverhältniss den entscheidenden Ausschlag. Ein Vergleich in dieser Richtung falle nicht zu Gunsten der projektirten Wasserlinie aus. Denn während die Länge der Eisenbahn von Mannheim bis Stuttgart nur 135 km betrage, sei die Wasserlinie 230 km lang. Das habe die Wirkung, dass auf dem Wasser um so billiger Geld transportirt werden müsse, dass man sich fragen müsse, ob etwas dabei verdient werde.

Sodann sei ein weiteres bedenkliches Moment, dass sich eine solche Schifffahrt voraussichtlich nur dann rentire, wenn nicht blos die Bergfahrt, sondern auch die Thalfahrt die Räume der Schiffe zu füllen pflege. Gerade für die Thalfahrt seien aber nach der muthmaasslichen Berechnung nur etwa 200 000 Centner vorhanden.

Der Minister spricht übrigens schliesslich dem Projekt die Zukunft nicht ab, er glaubt vielmehr, dass dasselbe bei den grossen Interessen, die hier in Frage stehen, volle Aufmerksamkeit verdiene und dass eine Verwirklichung desselben recht wünschenswerth sei.

Bezüglich eines weiteren zur Sprache gebrachten Projekts, nämlich die Verbindung des Bodensees über Ulm durch die Brenz, den Kocher und die Rems mit dem Neckar und infolgedessen mit dem Rhein bringt der Minister zur Kenntniss der Kammer, dass sich die Regierung auch mit dem Studium dieser Frage schon befasst habe. Das Ergebniss sei aber, dass ein Kostenaufwand von nicht weniger als 72 Millionen Mark erfordert würde. Des weiteren sei ins Auge zu fassen, dass grosse Schwierigkeiten in Ueberwindung von 3 grossen Wasserscheiden zu überwinden wären. Infolge der übergrossen Anzahl von Schleusen, welche nöthig wären, würde die Wasserfahrt von Heilbronn bis in den Bodensee nicht weniger als 3 Wochen erfordern. Er wolle damit ein absprechendes Urtheil über das Projekt zwar nicht gefällt haben, aber in Illusionen dürfe man sich hier nicht wiegen.

Uebrigens, bemerkt der Minister schliesslich, bleibe das bestehen, dass der Württembergische Staat in einer verhältnissmässig nicht fernen Zukunft, wie schon jetzt andere Deutsche Staaten, vornehmlich Preussen, mit der Frage der Herstellung von Wasserstrassen sich ernstlich zu befassen haben werde.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Nach dem Jahresberichte für 1888 hat die am 1. Oktober erfolgte Neueröffnung der Staatsbahnstrecken Ostrowo-Krotoschin-Lissa und Lissa-Jarotschin nicht so erhebliche Nachtheile für den Verkehr gehabt, als vorher befürchtet wurde. An dem Aufschwunge des Lokalverkehrs waren fast alle Stationen betheiligt; besonders gehoben hat sich der Holzverkehr und infolge der Chausseebauten der Transport von Steinen usw. Die Gesammteinnahmen betrugen 407 282 ℳ (im Vorjahre 365 785 ℳ), die Betriebsausgaben 236 307 (232 018) ℳ oder 58 (63,4) pCt. der Einnahme. Von dem Ueberschusse entfällt nach

dem Beschlusse der Generalversammlung auf die Stamm-Prioritätsaktien eine Dividende von $2^1/_2$ ($1^4/_{10}$) pCt.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Aus dem Abschlusse für das Jahr 1888 sind folgende Angaben zu entnehmen. Die Einnahmen betrugen: Personenverkehr 236 219 *M.* (im Vorjahre 250 709 *M.*), Güterverkehr 1 825 477 (1 486 667) *M.*, Verschiedenes einschl. Vortrag 328 965 (187 725) *M.*, im ganzen 2 390 658 (1 925 101) *M.* Die Ausgaben betrugen im ganzen 1 028 483 (860 801) *M.*, in Prozenten der Einnahme 43,02 (44,71). Der Ueberschuss beträgt im ganzen 1 362 175 (1 064 300) *M.* Von demselben erhalten der Erneuerungsfonds I. 193 643 (178 651) Mark, der Erneuerungsfonds II. 40 641 (20 021) *M.*, der Reservefonds I. 10 041 (5 198) *M.*, der Reservefonds II. 54 029 (40 620) *M.*, die Stammprioritäten als Dividende 642 000 (642 000) *M.*, bezw. 5 (5) pCt. des Aktienkapitals, Dividende die Stammaktien 385 200 (128 400) *M.*, bezw. 3 (1) pCt. des Aktienkapitals, Eisenbahnsteuer, Tantiemen und Vortrag 36 621 (49 410) *M.*

Mecklenburgische Friedrich Franzbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1888 die Einnahmen 5 149 647 *M.* (4 881 615 *M.* im Vorjahre); die Betriebsausgaben erforderten 2 730 043 *M.* oder 53,01 pCt. (52,54 pCt.). Aus dem Ueberschuss werden die Annuität für den Mecklenburgischen Staat mit 910 000 *M.*, Obligationenzinsen mit 11 855 *M.* und die Rücklage für den Erneuerungsfonds mit 380 000 *M.* bestritten. Nach sonstigen Dotirungen usw. erhalten die Aktionäre $6^1/_4$ pCt. Dividende mit 1 012 000 *M.* und 310 000 *M.* werden vorgetragen.

Aus den Mittheilungen der Gesellschaftsvorstände über die Verstaatlichung der Bahn ist in Ergänzung unserer bisherigen Angaben noch folgendes zu entnehmen. Die Regierung hat erklärt, dass sie die Verhandlungen „als abgebrochen ansieht", wenn die Generalversammlung das Angebot ablehnt. Der Vertrag entspricht nach Form und Inhalt in allen wesentlichen Punkten den in den letzten Jahren mit den Preussischen Privatbahn-Gesellschaften wegen Uebertragung ihrer Unternehmungen an den Staat abgeschlossenen Verträge. Die Regierung übernimmt das gesammte Vermögen der Gesellschaft mit allen ihr zustehenden Rechten und Verbindlichkeiten (auch alle Reserven und andere Fonds und den Gewinnvortrag) dergestalt, dass die Verwaltung und der Betrieb der Bahn schon vom 1. Januar 1889 ab für Rechnung der Regierung erfolgt. Hierbei sei davon ausgegangen, dass der Vertrag, dessen endgültiges Zustandekommen von der Zustimmung des Landtages und der landesherrlichen Genehmigung abhängig gemacht ist, noch im Laufe des Jahres 1889 abgeschlossen wird. Der Kaufpreis ist auf 155 pCt. in baar oder auf 160 pCt. in $3^1/_2$ pCt. Mecklenburgischen Landesschuldverschreibungen vereinbart. Ausserdem erhält jeder Aktionär beim Umtausch seiner Aktien eine baare Zuzahlung von 4 pCt. des Nennwerthes.

Nach den gesammten Verhältnissen des Unternehmens, wie dieselben im Laufe der letzten Jahre sich entwickelt haben und wie sie nach menschlicher Voraussicht sich künftig gestalten werden, sehen die Gesellschaftsvorstände sich nicht in der Lage, den Aktionären zuzusichern, dass die Rentabilität der Bahn in Zukunft eine steigende sein, oder dass auch nur eine annähernd gleich hohe Dividende, wie bisher, dauernd werde erzielt werden. Sie sehen sich um so weniger in der Lage, eine derartige Zusicherung zu ertheilen, als durch die Thatsache, dass die Regierung die feste Absicht bekundet hat, im Fall des Scheiterns der Verhandlungen mit der Friedrich Franzbahn doch jedenfalls die übrigen Mecklenburgischen Privatbahnen in ihren Besitz zu bringen, die bisherige Grundlage der Rentabilitätsberechnung sehr wesentlich und zwar zu Ungunsten des Friedrich Franzbahn-Unternehmens beeinflusst wird. Mit Rücksicht hierauf und nach sorgfältiger Abwägung aller sonst einschlagenden Verhältnisse erachten die Gesellschaftsvorstände die in dem Vertrage vereinbarte Abfindung als eine durchaus angemessene.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath wird der auf den 13. Juni einberufenen Generalversammlung eine Dividende von $3^1/_3$ pCt. für die Stammprioritäten vorschlagen.

Werra-Eisenbahn.

Dem Verwaltungsrath liegen zur Zeit drei Pläne vor, welche die Meiningische Staatsregierung über die Weiterführung der Koburg-Lauschaer Bahn nach Probstzella, bezw. einer anderen, näher gelegenen Station der Bayerischen Staatsbahnen Stockheim-Eichicht hat ausarbeiten lassen. Die Ausführung des ersten Planes (Lauscha-Probstzella) würde 4 Millionen Mark, des zweiten (Sonneberg-Köppelsdorf-Blechhammer-Probstzella) 11 Millionen Mark, des dritten (Sonneberg-Stockheim) 1,3 Millionen Mark kosten. Der Kostenpunkt ist, wie das „Leipz. Tagebl." bemerkt, ein so hoher, dass der Meiningensche Staat allein die Ausführung eben so wenig wie die Werrabahn übernehmen kann.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

In der am 10. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung ist der Antrag des Aufsichtsrathes bezüglich des Ausbaues der Bahn bis Senftenberg und bezüglich der Beschaffung der erforderlichen Mittel durch eine Anleihe von 500 000 *M.* einstimmig genehmigt.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

In dem Betriebsjahre 1888 betrugen die Einnahmen 388 852 *M.* (im Vorjahre 283 942 *M.*), die Ausgaben 228 255 *M.* (229 497 *M.*). Nach Verzinsung der 4 pCt. Prioritäten bleibt ein Ueberschuss von 32 397 *M.*, welcher, weil zur Zeit und bis zur gänzlichen Vollendung der Bahn der Betrieb für Rechnung der Bauunternehmung geführt wird, letzterer zur Verfügung gestellt worden ist. Nachdem die 11,61 km lange Schlussstrecke Gross-Rhüden-Seesen am 1. d. Mts. dem Verkehr übergeben ist, beträgt nunmehr die gesammte Betriebslänge der Bahn 80,45 km. Die mit erheblichen örtlichen Schwierigkeiten verknüpften Anschlussanlagen an die Staatsbahn in Seesen und Wolfenbüttel sind in Angriff genommen und sollen derartig gefördert werden, dass die Inbetriebnahme noch im Laufe dieses Jahres erfolgen kann.

Mainzer Strassenbahn.

Zwischen Vertretern der Stadt Mainz und dem Konsortium Darmstädter Bank-Bachstein ist vereinbart worden, dass die Dauer der Konzession für die Strassenbahn 30 Jahre betragen soll. Ausserdem wurde bestimmt, dass, sofern die Rentabilität der Bahn 6 pCt. erreiche, die Stadt Mainz ausser der ihr vertragsmässig zustehenden Einnahme von $1\frac{1}{2}$ bezw. $2\frac{1}{2}$ pCt. der Brutto-Betriebseinnahmen einen weiteren Zuschuss erhalten soll.

Rhein-Elbekanal.

Ein Vortrag über den Rhein-Weser-Elbekanal ist kürzlich in Hannover auf Veranlassung der kaufmännischen Vereinigung von dem Regierungs-Baumeister Taaks gehalten worden. Der Redner wies die grosse Wichtigkeit einer solchen Wasserstrasse für den Handel nach und erinnerte an die zunehmende Bedeutung des Fluss- und Kanalverkehrs in Berlin, Hamburg und Frankfurt a/M., wo durch hinreichende gleichmässige Tiefe der Wasserstrassen ein immer stärker werdender Verkehr sich entwickelt. Schliesslich hob er die Vortheile hervor, welche das Gelände dem Bau eines Kanals selbst für die schwersten Kanalschiffe bietet, indem aussergewöhnlich wenig Schleusen erforderlich sind. Nach seiner Ansicht lässt sich eine Frachtermässigung bis 40 pCt. erzielen. Am Schlusse einer lebhaften allgemeinen Besprechung wurde der Antrag angenommen, an geeignete Stellen die Erklärung gelangen zu lassen:

> Die Versammlung begrüsse mit Freuden die Wiederaufnahme der Verhandlungen über den Bau des Rhein-Weser-Elbekanals.

Kohlen- und Koksversand im Niederrheinisch-Westfälischen Industriebezirk.

Wie die berg- und hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen „Glückauf" berichtet, sind von den Steinkohlenzechen des Niederrheinisch-Westfälischen Industriebezirks während der ersten Hälfte des Monats April d. J. an Steinkohlen und Koks durchschnittlich im Tag abgefahren auf den Bahnstrecken im

Elberfelder Direktionsbezirke . . .	3 568	gegen	3 766
Rechtsrheinischen Direktionsbezirke	6 029	„	6 406
zusammen	9 597	gegen	10 172

Wagen zu 10 t in der Zeit vom 16.—31. März d. J., mithin durchschnittlich 575 Wagen täglich weniger als in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode. In der Zeit vom 1. bis 15. April 1888 betrug der Versand an jedem Tage durchschnittlich im

Elberfelder Bezirke	3 351
Rechtsrheinischen Bezirke	5 462
zusammen	8 813

Doppelwagen und stellte sich derselbe somit im Durchschnitt um 784 Wagen zu 10 t niedriger als in der entsprechenden Periode des laufenden Jahres. Im ganzen sind in der Zeit vom 1.—15. April d. J. abgefahren im Bezirke

Elberfeld	46 362
Köln (rechtsrheinisch)	78 335
zusammen	124 697

Wagen zu 10 t = 1 246 970 t (an 13 Arbeitstagen und 2 Sonntagen) gegen 1 248 190 t (an 13 Arbeitstagen und 3 Sonntagen) in der vorhergehenden Periode und gegen 915 040 t (an 11 Arbeitstagen und 4 Sonntagen) im Jahre 1888.

Kohlen- und Eisenverkehr von Mannheim im Jahre 1888.

Nach dem Jahresberichte der Handelskammer zu Mannheim hat der Verkehr in Steinkohlen, sowie in Eisen und Eisenwaaren während des vergangenen Jahres in Mannheim eine sehr beachtenswerthe Ausdehnung gewonnen. Aus einem bezüglichen Berichte des Organs des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund „Glückauf" entnehmen wir hierüber folgende Einzelheiten:

Die Kohlenanfuhr zu Wasser ist fast um 50 pCt. gewachsen. Dieselbe betrug im Jahre 1887 etwa 6,5 Millionen, im Jahre 1888 aber über 9 Millionen Doppelcentner. Auf der Eisenbahn wurden in dem letztgenannten Jahre 1/3 Million Centner (gegen etwa 1/4 Million Centner im Vorjahre) angefahren. Die Abfuhr ist auf der Bahn von 4,52 Millionen im Jahre 1887 auf 5,85 Millionen Doppelcentner, zu Wasser aber nur um 160 000 Doppelcentner gestiegen. Letzteres erklärt sich dadurch, dass die Schifffahrt vom Herbst 1887 bis zum Frühjahr 1888 wegen des niedrigen Wasserstandes mit erheblichen Störungen zu kämpfen hatte.

Die Zufuhr von Eisen und Eisenwaaren ist von 405 000 Doppelcentnern im Jahre 1887 auf 666 000 Doppelcentner gestiegen. Als Grund dieser Zunahme wird angegeben, dass die Roheisenpreise in Luxemburg erheblich gestiegen sind und den Englischen und Schottischen Roheisenmarken, welche zu Wasser eingeführt zu werden pflegen, freie Bahn gemacht haben. Ein beachtenswerthes Zeichen für die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Industrie von Mannheim und Umgebung ist die vermehrte Abfuhr von Maschinen und Maschinentheilen zu Wasser und auf der Eisenbahn. Auch die Zufuhr maschineller Gegenstände behufs Betriebserweiterung der Fabriken hat auf der Bahn zugenommen.

Aus Frankreich.

Ermässigung der Personen-Tarifsätze.

Behufs Erleichterung des Personenverkehrs hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft für die Ausgabe von Rückfahrkarten neue Vorschriften erlassen, welche seit dem 1. d. Mts. in Kraft getreten sind. Hiernach werden fortan Rückfahrkarten auf bezw. nach allen Stationen des Bahnnetzes nach bezw. von Paris und von bezw. nach Lyon und Marseille bis auf 400 km anstatt wie bisher auf 250 km Entfernung im Umkreise dieser Städte ausgegeben. Die Gültigkeitsdauer dieser Karten beträgt:

bei einer Entfernung bis zu 200 km	2 Tage
„ „ „ von 201—300 km . . .	3 „
„ „ „ „ 301—400 „ . . .	4 „
„ „ „ „ 401—500 „ . . .	5 „
„ „ „ „ 501—700 „ . . .	6 „
„ „ „ „ 701—900 „ . . .	7 „
„ „ „ über 900 km	8 „

Die Gültigkeitsdauer der Karten kann zweimal um die Hälfte der ursprünglichen Zeitdauer für einen jedesmaligen Zuschlag von 10 pCt. des Fahrpreises verlängert werden; Bruchtheile eines Tages werden hierbei als voller Tag gerechnet. Die Benutzung der Expresszüge (trains express), mit Ausnahme der Luxus- und Kourierzüge (trains de luxe et rapides), ist den Inhabern der Rückfahrkarten gestattet.

Eisenbahn-Abonnementskarten für Aussteller der Weltausstellung.

Um den Ausstellern den Besuch der Weltausstellung zu erleichtern, hat die Orléansbahn für die Zeit vom 1. Mai bis zum 31. Oktober die Ausgabe besonderer Abonnementskarten für dieselben angeordnet, welche unter der Voraussetzung, dass die zurückzulegende Strecke länger als 50 km ist, eine dreimonatliche Gültigkeit und eine Preisermässigung von 40 pCt. gegen den sonstigen Tarifsatz erhalten.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bewilligt den Ausstellern Abonnementskarten für eine Preisermässigung von 50 pCt. gegen den üblichen Tarif, insofern die zurückzulegende Strecke über 200 km lang ist.

Beschleunigte Verbindung zwischen Paris und London.

Infolge der Ausführung von neueren Bauten behufs Verbesserung der Häfen von Dieppe und Newhaven, welche die Abfahrtzeit der Schiffe zu einer bestimmten Stunde ohne Rücksicht auf Ebbe und Fluth gestatten, ist es der Westbahn- und der Brightonbahn-Gesellschaft ermöglicht, die Fahrtdauer zwischen Paris und London erheblich abzukürzen. Seit dem 1. April d. J. ist daher eine beschleunigte Verbindung zwischen den beiden genannten Orten eingerichtet, und zwar erfolgt in der einen Richtung die Abfahrt von dem Bahnhof St.-Lazare in Paris um 8.50 Abends, die Abfahrt von Dieppe um 1 Uhr Nachts und die Ankunft in London auf dem Bahnhofe London-Bridge um 7.40 Morgens, auf dem Victoriabahnhofe um 7.50 Morgens, während in der entgegengesetzten Richtung die Abfahrt vom Victoriabahnhofe in London um 7.50 Abends, vom Bahnhof London-Bridge ebendaselbst um 8 Abends, die Abfahrt von Newhaven um 10 Abends und die Ankunft auf dem Bahnhofe St.-Lazare in Paris um 7 Morgens stattfindet.

Der Preis der für 7 Tage gültigen einfachen Fahrkarten beträgt für die I. Klasse 41,25 Frcs., für die II. Klasse 30 Frcs. und für die III. Klasse 21,25 Frcs.; ausserdem für die Hafengebühren in Dieppe und Newhaven für jede Karte 2 Frcs. Rückfahrkarten, welche die Gültigkeitsdauer von einem Monat haben, kosten für die I. Klasse 68,75 Frcs., für die II. Klasse 48,75 Frcs. und für die III. Klasse 37,50 Frcs.; ausserdem 4 Frcs. Hafengebühren für jede Karte. Auf diese Karten kann die Fahrt in Rouen, Dieppe, Newhaven und Brighton unterbrochen werden.

Die Südbahngesellschaft.

Die im Jahre 1885 begründete Südbahngesellschaft bezweckt die Ausführung und den Betrieb eines Bahnnetzes von allgemeiner und örtlicher Bedeutung mit oder ohne Zinsgewährleistung in der Provence. Während das Gesellschaftskapital bisher 10 Millionen Francs betrug, worauf 20 000 Aktien von je 500 Frcs. ausgegeben waren, ist die Gesellschaft neuerdings ermächtigt, dieses Kapital durch die Ausgabe von 20 000 neuen Aktien zu verdoppeln. Dieselbe ist ausserdem berechtigt Obligationen auszugeben.

Unter den hauptsächlichsten Strecken, deren Herstellung die Gesellschaft beabsichtigt, seien die Bahnen Draguignan-Meyrargues, Draguignan - Grasse, Grasse - Nizza, Digne - Draguignan, Dinge-Puget-Théniers erwähnt.

Der neue Bahnhof Dünkirchen.

Der Bahnhof Dünkirchen wird hinsichtlich seiner Gleisanlagen und seiner gesammten inneren Einrichtung vollständig umgewandelt. Die Hafenstation wird zu einer grossen Rangiranlage inmitten der neuen Hafeneinrichtungen gestaltet und als Aufstellungsplatz für zahlreiches leeres Betriebsmaterial benutzt werden, um den Bedürfnissen des Verkehrs unter thunlichster Vermeidung von Zeitverlust in möglichst vollkommener Weise entsprechen zu können.

Der Fernsprecher im Eisenbahnbetriebe.

Auf der kleinen Linie von Saint-Valery-sur-Somme nach Cayeun sind alle Stationen durch Fernsprecheinrichtungen mit einander in Verbindung gebracht, und die Tender der Züge sind gleichfalls mit einem Fernsprecher ausgerüstet, welchen man an die Fernsprechleitung anschliessen kann. Geräth ein Zug auf der Fahrt in Gefahr, so kann das Personal desselben sich sofort mit den nächstgelegenen Stationen in Verbindung setzen und um Hilfe ersuchen. Die beiden Stationen vor- und rückwärts hören zu gleicher Zeit.

Die betreffenden Einrichtungen der Züge bestehen aus einem Fernsprecher, einem Läutewerk und einer Leclanché-Säule von 10 Elementen als bewegende Kraft. Das ganze befindet sich in einem 10 kg schweren Kasten von 33 cm Höhe. Die elektrische Verbindung zwischen dem Zuge und der Drahtleitung längs der Bahn wird durch einen in einer hohlen Stange befindlichen Kupferdraht, der am Ende hakenförmig umgebogen ist, hergestellt, indem der Haken den Draht ergreift. Die Ableitung des zweiten Poles zur Erde, welche nöthig ist, um den Strom zu schliessen, wird durch die Räder und Schienen bewirkt. In wenig mehr als einer Minute kann man so den Zug mit den Stationen verbinden.

Zur Verhütung von Eisenbahnstrikes.

Dem „Handelsmuseum" entnehmen wir die nachstehenden Betrachtungen:

Europa kennt wohl noch nicht die Schrecken eines grossen Eisenbahnstrikes; aber man hat von jenseits des Ozeans über derartige gigantische Eingriffe in den regelmässigen Lauf der ökonomischen Welt genug gehört, um es begreiflich zu finden, dass in Amerika ernstlich darüber nachgedacht wird, wie derartige, das öffentliche Leben aufs Tiefste schädigende Ausbrüche der Unzufriedenheit der Arbeiter vermieden werden können. Es handelt sich dabei selbstverständlich nicht um ein erhöhtes Raffinement in der Anwendung von Gewaltmaassregeln. Man will die Strikes beseitigen dadurch, dass man ihre Ursachen aufhebt, d. h. einen Organismus schafft, durch welchen ohne Beeinträchtigung des im öffentlichen Interesse in dauernder Bewegung zu erhaltenden Eisenbahnbetriebes die gerechten Wünsche des Eisenbahnpersonales ihren Ausdruck und die Gewähr ihrer Erfüllung finden könnten. Mr. Charles Francis Adams hat in einer Amerikanischen Zeitschrift ein solches Projekt entworfen, bei welchem es wohl zunächst darauf ankommt, die Verhütung von Eisenbahnstrikes zu ermöglichen; das Adams'sche System erscheint aber auch auf andersartige Unternehmungen, in welchen die Interessen der

Arbeitgeber und der Arbeiter in Widerstreit kommen, anwendbar.

Nachdem das Repräsentativsystem in politischen Dingen so ziemlich die ganze civilisirte Welt erobert und vor allem in den Vereinigten Staaten seine vollkommenste Ausbildung erfahren hat, meint Mr. Adams, sollte man es auch einmal auf ökonomischem Gebiete damit versuchen. Die Arbeiter, sagt er, sollen auch in der Unternehmung, der sie dienen, ihre Rechte haben, die ihnen durch niemanden willkürlich sollen entzogen werden können; sie sollen in dem Betriebe auch eine Stimme haben, und dann, denkt er wohl, werden sie es nicht nöthig haben, ihre Stimme laut in der Form des Strikes auf der Gasse zu erheben.

In dem das Publikum am meisten interessirenden Eisenbahnwesen will Mr. Adams zwei Klassen von Bediensteten unterschieden wissen: dauernd Angestellte, die eine gewisse Probezeit hinter sich haben und blos probeweise dienende, vorläufig Angestellte. Die letztere Klasse sind die alten Proletarier, in Bezug auf welche das Verhältniss zwischen Arbeiter und Arbeitgeber daher in der Adams'schen Zukunfts-Eisenbahnunternehmung dasselbe wie jetzt bleibt. Die dauernd Bediensteten dagegen sollen so gestellt sein, dass ihre Interessen mit denen der Unternehmung zusammenfallen. Sie sollen unbehindert die höchsten ihrer Befähigung entsprechenden Stufen des Dienstes ersteigen können; sie sollen gegen willkürliche Entlassung geschützt sein; ihre Dienstesvergehen sollen von einem Schiedsgericht beurtheilt werden, in dem auch sie vertreten sind; höheres Dienstesalter soll auch ohne weiteres einen höheren Lohn mit sich bringen; aus den Beiträgen der Unternehmung und den freiwilligen Beiträgen der Angestellten sollen Kassen gebildet werden zur Aushilfe in Fällen von Krankheit, Invalidität, Unfällen; auch Versicherung soll obligatorisch sein.

Die wichtigste und dem Adams'schen Projekt eigenthümliche Schwierigkeit liegt aber in der Repräsentativverfassung der Eisenbahnunternehmungen. Adams schlägt vor, dass auf jeder Theilstrecke der Eisenbahn jede Abtheilung von Angestellten einen Rath wählen soll, und zwar so, dass ein Vertreter auf je 100 Angestellte kommt. Dieser Rath wählt Abgeordnete zu einem Centralrath. Letzterer versammelt sich in gewissen Zeitabschnitten am Hauptsitz der Gesellschaft und wählt einen ausführenden Ausschuss, welcher mit der Direktion und dem Verwaltungsrath der Unternehmung zu unterhandeln hat.

Dies ist in seinen Grundzügen der Adams'sche Plan. Das Amerikanische Publikum ist durch die vielen Eisenbahnstrikes mürbe gemacht und sehnt sich nach einer Beseitigung der Strikegefahr auf den Eisenbahnen. Der Plan wird daher in Amerika nicht als Hirngespinnst verlacht, sondern ernstlich erörtert. Als Beweis dafür möge die Thatsache dienen, dass ein Handelsblatt vom Range „Bradstreet's" seine baldige ernstliche Erprobung wünscht. Es meint, dass der Plan manche von der sozialistischen Kritik aufgedeckte Schwächen des gegenwärtigen Systems vermeide und seine Durchführung ein entschiedener Schritt auf dem Wege zur Demokratisirung der Industrie wäre. Ein solcher Versuch, im Eisenbahnwesen einmal geglückt, würde, meint „Bradstreet's", einen ungeheueren Einfluss auf die Organisation der Arbeit in der gesammten Industrie überhaupt haben. —

Da die weitgehenden Unterschiede in der Stellung des Beamtenpersonales bei den Amerikanischen und den diesseitigen Bahnen wohl bekannt sind, so dürfen wir es wohl der Kritik unserer Leser überlassen, inwieweit etwa aus den vorstehend angedeuteten Vorschlägen eine Nutzanwendung auf diesseitige Verhältnisse gemacht werden könnte. Ein besonderes Bedürfniss hierzu möchte unseres Erachtens nicht vorliegen. Als erläuternden Beitrag zu den vielfach erörterten inneren Mängeln des überseeischen Eisenbahnwesens glaubten wir indessen die Grundgedanken des Planes, durch welchen Adams einem nachgerade allerdings unerträglich gewordenen Zustande in Amerika entgegen zu arbeiten hofft, unserem Leserkreise nicht vorenthalten zu sollen.

Aus dem Elektrotechnischen Verein.

In der Sitzung des Elektrotechnischen Vereins vom 30. April, welche um 7½ Uhr Abends von dem Vorsitzenden Herrn Ministerialdirektor Hake eröffnet wurde, machte derselbe nach Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten zunächst Mittheilung über eine beabsichtigte Veränderung des Verhältnisses des Vereins zur Vereins-Zeitschrift. Bis Ende 1887 wurde die Elektrotechnische Zeitschrift alle 4 Wochen herausgegeben; seitdem erscheint sie monatlich zweimal. Aber auch diese verkürzte Herausgabe genügte den vorliegenden Bedürfnissen nicht und es machte sich im Schoosse des Vorstandes die Ueberzeugung geltend, dass es dringend wünschenswerth sei, die Zeitschrift künftig nicht allein in erweitertem Umfange, was Format und Inhalt betrifft, sondern auch wöchentlich erscheinen zu lassen. Der für diesen Zweck ausgearbeitete Entwurf zu einem anderweiten Vertrage mit der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer wurde hierauf vorgelesen und zur Einsicht ausgelegt.

Die Aenderung des seitherigen Vertragsverhältnisses würde auch eine Abänderung der Vereinssatzungen zur Voraussetzung haben. Diese Aenderungen sind den Mitgliedern in dem Blatt der Einladung, womit das Heft VIII (zweites Aprilheft) der Zeitschrift versandt worden ist, bekannt gegeben worden.

Hierauf hielt zunächst Herr Dr. O. Frölich einen durch vielfache neue Experimente erläuterten Vortrag über „neue objektive Darstellung von Schwingungskurven mit akustischen und elektrischen Demonstrationen," welchem die Versammlung mit grossem Interesse folgte.

Nach Schluss des Vortrages, an welchen Bemerkungen nicht geknüpft wurden, stellte der Herr Vorsitzende die zu Anfang erwähnten Anträge des vereinigten Vorstandes und Ausschusses in Bezug auf das anderweitige Verhältniss der Vereins-Zeitschrift und Abänderung der Vereinssatzungen zur Berathung und Abstimmung. Die Anträge wurden von der Versammlung ohne Einwendungen angenommen.

Die nächste Vereinssitzung findet Dienstag, den 28. Mai statt.

Verschiedenes.

Eisenbahn Jerusalem-Jaffa.

Wie das „Handelsmuseum" berichtet, verlautet über das Zustandekommen der Eisenbahn zwischen Jerusalem und Jaffa noch nichts Gewisses. Von Vorstudien, Feststellung der Linie hört man nichts. Die Landesbevölkerung bringt der Sache kein Interesse entgegen. Der Kaufmannsstand hätte eher Interesse, dass in Jaffa etwas für einen Hafen geschähe, damit die Schiffe jederzeit landen können und nicht wie bisher bei ungünstigem Wetter vorbeifahren müssen, so dass die Waaren erst nach einiger Zeit nach Jaffa gelangen, bezw. dort eingeschifft werden können. Dass aber dem Lande ein Vortheil aus der Eisenbahn erwachse wird bezweifelt, insofern nicht die Kornkammer Palästinas, das Gebiet von Gaza, mit ihr verbunden wird. Dass die Landesregierung sich dem Zustandekommen der Bahn gegenüber gleichgültig verhält, findet seine Begründung in der Stimmung der muselmännischen Bevölkerung.

Angeblich ist der Konzessionär bemüht, Englisches Kapital für diese Unternehmung zu gewinnen, da auf eine Unterstützung desselben von Französischer Seite mit Rücksicht auf die bekannten unglücklichen finanziellen Ereignisse, welche sich unlängst in Paris vollzogen haben, nicht gerechnet wird.

Die Betriebskraft der Welt.

Nach den Ermittelungen des statistischen Büreaus in Berlin sind vier Fünftel der zur Zeit auf der Welt arbeitenden Maschinen während der letzten 25 Jahre gebaut worden. Es besitzen: Frankreich 49 500 feststehende oder Lokomobilkessel, 7 000 Lokomotiven und 1 850 Schiffskessel; Deutschland 59 000 Kessel, 10 000 Lokomotiven und 1 700 Schiffskessel; Oesterreich-Ungarn 12 000 Kessel und 2 800 Lokomotiven.

Personalnachrichten.

Jacqmin, Direktor der Französischen Ostbahn †.

Vor wenigen Tagen ist der in den Eisenbahnkreisen wohlbekannte Direktor der Französischen Ostbahn François Jacqmin, Ehren-Generalinspektor des Corps des Ponts et Chaussées und Kommandeur der Ehrenlegion, gestorben. Derselbe war am 30 Mai 1820 in Paris geboren und erhielt seine technische Ausbildung in der Ecole des Ponts et Chaussées. Seit dem Jahre 1865 war er bei den Bauausführungen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und späterhin bei denjenigen der Ostbahn thätig. Im Jahre 1872 wurde er Direktor der letztgenannten Gesellschaft, nachdem er zuvor Betriebsdirektor bei derselben gewesen war. Als Mitglied des Militärausschusses für Eisenbahnen hatte er besondere Veranlassung, sich mit der Organisation des Eisenbahnwesens im Kriegsfalle zu beschäftigen, und auf diesem Gebiete hat er namentlich in den letzten Jahren eine umfangreiche Thätigkeit entwickelt. Jacqmin war im übrigen ein fruchtbarer und vielseitiger Eisenbahnschriftsteller, welcher u. a. bemerkenswerthe Werke über das Eisenbahntarif- und Verwaltungswesen, eine inhaltreiche Schrift über die Eisenbahnen während des Krieges von 1870/71 und viele treffliche in Zeitschriften erschienene Artikel veröffentlicht hat.

Der Verwaltungsrath der Ostbahn hat den Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Barraban an Stelle des Verstorbenen zum Direktor der Gesellschaft gewählt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit sofortiger Giltigkeit ist im 1. Nachtrage zum Heft 1 des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 20. Oktober a. St./1. November n. St. 1888 auf Seite 4 unter Ba. in der zweiten Zeile das Wort „Staatsbahnhöfen" in „Bahnhöfen" abzuändern.

Bromberg, den 4. Mai 1889. (1179)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. Fahrplan-Aenderung. Um den Eisenbahnverkehr mit dem vorhandenen Kohlenvorrath so lange als möglich aufrecht zu erhalten, sind wir infolge der allgemeinen Arbeitseinstellung der Bergleute in die Nothwendigkeit versetzt, im Einverständniss mit der Staatsaufsichtsbehörde die beiden gemischten Züge 4 und 5, von welchen der Erstere Nachmittags 1 Uhr 30 Minuten von Gronau abgeht und 5 Uhr 38 Minuten Nachmittags in Dortmund eintrifft, und der Letztere 6 Uhr 50 Minuten Abends von Dortmund abgeht und 9 Uhr 45 Minuten Abends in Gronau eintrifft, von morgen, den 11. Mai d. J. ab bis auf Weiteres einzustellen. Die Güterzüge gehen fortan nur nach Bedarf.

Dortmund, den 10. Mai 1889. (1180)

Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Stückgutverkehr auf der Haltestelle Saaten-Neuendorf. Am 15. d. Mts. wird die Haltestelle Saaten-Neuendorf allgemein für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet.

Berlin, den 10. Mai 1889. (1181MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Vieh- usw. Verkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, sowie Staatsbahn-Vieh- usw. Verkehr. Vom 20. Mai d. J. ab findet direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen Friedrichroda und Waltershausen einerseits und sämmtlichen für den betreffenden Verkehr eingerichteten Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover, Köln (linksrh. und rechtsrh.) und Magdeburg andererseits statt. Vom gleichen Tage ab tritt eine Ermässigung der Frachtsätze für Friedrichroda und Waltershausen im Lokal-Vieh- usw. Verkehr des Bezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen ein. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Erfurt, den 11. Mai 1889. (1182)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Kies nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen. Am 15. Mai d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Kies von den Stationen Poley und Schönborn bei Dobrilugk nach sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 11. Mai 1889. (1183)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Bayerischer Verkehr. Vom 10. Mai cr. ab werden direkte Frachtsätze für die Beförderung von Steinen im Verkehr zwischen der Station Wörth a. M. der Bayerischen Staatsbahn und Mühlheim a. M. sowie Offenbach der diesseitigen Verwaltung eingeführt, über deren Höhe die genannten Stationen Auskunft ertheilen. (1184)

Frankfurt a. M., den 6. Mai 1889.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. kommen die im Ausnahmetarif 4 des obenbezeichneten Verbandtarifs für Erze usw. von Berggiesshübel nach den Oberschlesischen Hüttenstationen bestehenden Sätze zur Aufhebung. Die hierdurch eintretenden Erhöhungen betragen ungefähr 0,32 *M.* pro 100 kg. (1185)

Breslau, den 12. Mai 1889.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Heft 2. Mit dem 15. Juni d. J. werden die Stationen Dobrowlany und Dublany-Kranzberg der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für Güter des Spezialtarifs III in den Verband aufgenommen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren. (1186)

Breslau, den 7. Mai 1889.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II Heft 1 und 2. Für Stärke, getrocknete und Stärkeabfall gelangen vom 15. Mai d. J. bis auf weiteres von den Stationen
Wien Oe. N. W. B., Jedlesee und Korneuburg,
Wien K. F. N. B., Floridsdorf - Donaufeld und Donau-Uferbahnhof,
Wien Oe. U. St. E. G., und Stadlau,
Wien K. F. J. B., Nussdorf, Klosterneuburg, Lagerhaus und
Wien Donau-Quaibahnhof
nach den Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Berlin und Erfurt die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 A für Getreide zur Berechnung. (1187)

Breslau, den 8. Mai 1889.

Königliche Eisenbahndirektion für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld. Vom 15. Mai d. J. ab kommt zu dem Gütertarif Frankfurt-Köln (rechtsrheinisch) der Nachtrag VIII und zum Gütertarif Frankfurt-Elberfeld der Nachtrag VI zur Einführung. Die Nachträge enthalten Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Haltestellen der Neubaustrecke Fulda-Tann des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. sowie anderweite ermässigte Entfernungen für die Stationen Benrath, Düsseldorf K. M., Düsseldorf-Kaeshof und Langenfeld des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Die Entfernungen und Frachtsätze der Stationen der Neubaustrecke Fulda-Tann erhalten erst am Tage der Betriebseröffnungen der einzelnen Stationen ab Gültigkeit.

Die Nachträge sind durch die betreffenden Expeditionen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (1188)

Frankfurt a. M., den 4. Mai 1889.

Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Württembergischer Güterverkehr. Die Sätze für Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Sigmaringen und Villingen in dem vom 1. April d. J. ab gültigen Tarif für den Nassau-Badischen Güterverkehr kommen auch für die gleichnamigen Stationen der Württembergischen Staatsbahn in Anwendung, soweit sie billiger sind als die Sätze des Nassau-Württembergischen Verkehrs.

Das Nähere ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 6. Mai 1889. (1189)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. tritt zum Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Braunkohlenverkehr vom 1. Juli 1888 der Nachtrag I in Kraft.

Durch denselben werden die Stationen Liebau i. Schles. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Hohenleipisch, Kämmereiforst und Wetterzeube des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Schlettau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Osterhagen und Tettenborn-Sachsa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, Berlin der Königlichen Militärbahn, Crivitz der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, sowie die Stationen der Güstrow-Plauer und der Neuhaldenslebener Eisenbahn in den genannten Verkehr einbezogen

Ausserdem enthält der Nachtrag noch abgeänderte und berichtigte Frachtsätze für verschiedene Stationen. Soweit hierdurch bei den Stationen Bremen, Baruth (Prov. Brandenburg) und Wiesenburg in Brandenburg Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli d. J. in Gültigkeit.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 9. Mai 1889. (1190)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ab werden die Frachtsätze der Klasse B für den Verkehr zwischen Genf trans. und Bodenbach von 594 auf 490,7 Cts. pro 100 kg und zwischen Genf trans. und Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.) von 611 auf 497,5 Cts. pro 100 kg ermässigt. Diese Sätze sind ebenso wie die bisherigen Sätze nur gültig für Lyon und weiter und Grenoble und weiter; ausserdem ist der Frachtsatz für Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.) auch anwendbar auf Spielwaarensendungen ab St. Claude, Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. (1191)

Dresden, den 9. Mai 1889.

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. Am 20. Mai d. J. gelangen für Sensen- und Sicheltransporte aus Firminy zwischen Genf trans. und Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.) Frachtsätze in Höhe von 52,35 Frcs. für 1000 kg bei Aufgabe von Ladungen zu 5000 kg (Spezialtarif I a) und von 47,75 Frcs. für 1000 kg bei Aufgabe von Ladungen zu 10000 kg (Spezialtarif I b) zur Einführung. (1192)

Dresden, den 9. Mai 1889.

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 15. Juni d. J. wird

die Station Schierokau des Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 6 (Erze usw.) des Schnitttarifs II, Verkehr mit Bielitz usw. einbezogen.

Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 7. Mai 1889. (1193)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Deutsch - Italienischer Verband. Zu der Deutschen Uebersetzung der Personen-, Gepäck- und Gütertarife der Italienischen Gesellschaften des Mittelländischen, Adriatischen und (bezw.) Sizilianischen Netzes ist das 2. Ergänzungsheft erschienen, welches von der Strassburger Druckerei und Verlagsanstalt (vorm. R. Schultz & Cie.) hier zum Preise von 2 *M.* bezogen werden kann. Das Heft enthält sämmtliche seit 1. März 1887 eingetretenen Tarifänderungen, den Kilometerzeiger von sämmtlichen Eisenbahn - Grenzpunkten, sowie die Uebersicht der ausserhalb der Tariftabellen gewährten Frachtbegünstigungen.

Der Kilometerzeiger enthält die Angabe der Lage und des Verhältnisses aller Stationen der drei Netze nach dem heutigen Stande und wird auch als selbstständiges Heft für 0,60 *M.* abgegeben.

Strassburg, den 2. Mai 1889. (1194)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. Mai l. J. treten für die Beförderung von einzelnen Stücken Thiere im Lokalverkehr zwischen Badisch - Pfälzischen Rheinübergangsstationen unter sich an Stelle der im Tarifheft 5 vorgesehenen bezüglichen Taxen neue Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Uebergangsstationen zu erfahren sind.

Karlsruhe, den 12. Mai 1889. (1195)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Zu den Heften I der Tarife für den Verkehr mit Stationen der Badischen und Württembergischen Staatsbahn treten am 20. Mai d. J. im Verkehr zwischen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Singaringen und Lindau einerseits und einigen Stationen der früheren Aachen-Jülicher Eisenbahn andererseits in einzelnen Tarifklassen anderweite, theilweise ermässigte, theilweise erhöhte Frachtsätze in Kraft. Die Frachtsätze für Lindau gelten zugleich für den Rheinisch - Westfälisch-Bayerischen Güterverkehr. Soweit hierdurch Erhöhungen gegenüber den seitherigen Frachten eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Sätze noch bis zum 1. Juli 1889 in Kraft. Die betheiligten Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 11. Mai 1889. (1196)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im **Deutsch-Niederländischen** Verbande tritt am 1. Juni 1889 zum Heft 1 des Gütertarifs der 5. Nachtrag in Kraft, enthaltend u. a. die Aufnahme der Station Dissen-Rothenfelde des Direktionsbezirks Hannover und mehrerer Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif J (Asphaltröhren, Bier usw.), ein neues Güterverzeichniss zum Ausnahmetarif A (Holz) und Druckfehler-Berichtigungen. Soweit durch die Aenderungen und Berichtigungen Erhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze eintreten, bleiben letztere noch bis zum 1. Juli 1889 in Gültigkeit. Das erwähnte neue Güterverzeichniss zum Ausnahmetarif A (Holz) wird mit dem 1. Juni 1889 bezw., soweit durch dasselbe Erhöhungen eintreten, mit dem 1. Juli 1889 auch für die in den Tarifheften 2, 3 und 5 vorgesehenen Ausnahmetarife A (Holz) eingeführt.

Der Schlusssatz unserer Bekanntmachung vom 20. März d. J., betreffend die Aufnahme der Station Helenaveen in den Verbandsverkehr, wird dahin geändert bezw. ergänzt, dass die im Heft 5 enthaltenen Frachtsätze der Stationen Eger, Franzensbad und Hof für den Verkehr mit Helenaveen nach wie vor in Kraft bleiben.

Elberfeld, 10./5. 89. (1197)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Tabak, roh, Tabakblätter, Tabakschrott und Tabakabfälle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Monasterzyska	4.90 *M.*
„ Zablotow	5,21 „
„ Czortkow	5.20 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Monasterzyska	4.85 „
„ Zablotow	5,16 „
„ Czortkow	5,15 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Monasterzyska	5.37 „
„ Zablotow	5,68 „
„ Czortkow	5.67 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 10. Mai 1889. (1198)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit 1. Juni 1889 tritt der Nachtrag I zum Lokal - Gütertarif der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahn in Kraft, welcher Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der gefertigten Direktion zum Selbstkostenpreise bezogen werden.

Teplitz, im Mai 1889. (1199)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-gesellschaft.

Der vom 1. Dezember 1887 gültige, mit Kundmachung im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums" Nr. 152 ddto. 29. Dezember 1888 theilweise zur Aufhebung gebrachte Theil II „Gebührentarife für Eil- und Frachtgütertransporte auf den Linien der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn" tritt mit 30. Juni 1889 gänzlich ausser Kraft. (1200)

Wien und Budapest, am 1. Mai 1889.
K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.
Generaldirektion
der Ungar. Nordostbahn.

Kreis- Altenaer Schmalspurbahnen. Der bei den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen bestehende Ausnahme- bezw. Durchgangstarif vom 6. April v. J. findet vom heutigen Tage ab auch Anwendung auf die Beförderung von Steinen und gebranntem Kalk im diesseitigen Lokalverkehr.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Lüdenscheid, den 6. Mai 1889. (1201)
Die Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Juni d. J. werden die auf der Bahnstrecke Marienwerder - Marienburg verkehrenden Züge auf dem zwischen Marienwerder und Rehhof eingerichteten Haltepunkte Rachelshof behufs Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten und werden Fahr- und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Rachelshof einerseits und Marienwerder, Rehhof, Stuhm und Marienburg andererseits ausgegeben werden.

Die Abfahrt der Züge von Rachelshof ist aus dem am 1. Juni d. J. erscheinenden Fahrplan zu ersehen.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund nachstehender Entfernungen:

Rachelshof-Marienwerder	8,8 km
„ -Rehhof	4.8 „
„ -Stuhm	15,9 „
„ -Marienburg	29,7 „

Etwaige Gepäckstücke werden von Rachelshof umexpedirt mitgenommen und wird die Fracht hierfür auf der Endstation erhoben.

Näheres ist bei vorgenannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 6. Mai 1889. (1202)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ziehungsliste. Bei der am 30. April 1889 auf Grund des mit Hohem K. K. Finanzministerial-Erlasse vom 27. Januar 1866, Z. 4788 genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XXI. Verloosung der Prioritätsobligationen Emission 1866 à 300 fl. Oe. W. Silber, wurden folgende 215 Nummern gezogen:

141 183 338 431 515 561 796 828 967
1275 1410 1547 1551 1767 1830 1875 1978
1990 2012 2022 2036 2065 2066 2250 2276
2355 2495 2625 2674 2688 2720 2741 2789
3053 3120 3168 3178 3246 3300 3349 3531
3544 3599 3603 3938 4032 4100 4105 4208
4307 4443 4463 4514 4543 4560 4636 4726
4772 4796 4806 4845 4865 4880 4934 5079
5114 5175 5356 5624 5635 5765 5846 5871
5877 5909 5976 5977 6071 6089 6136 6147
6165 6300 6410 6496 6513 6518 6603 6738
6756 6782 6962 7065 7101 7149 7189 7217
7324 7326 7338 7380 7556 7574 7579 7719
7772 7837 7870 7885 7912 7977 8024 8140
8177 8299 8658 8758 8788 8959 8983 9035
9093 9112 9201 9243 9309 9509 9519 9539
9735 9763 9822 9833 9855 9865 9876 9977
10047 10064 10219 10408 10504 10586 10614
10648 10654 10699 10782 10956 11047 11088
11097 11126 11214 11610 11631 11653 12030
12146 12191 12265 12324 12339 12495 12612
12688 12731 12863 12977 13182 13205 13208
13211 13232 13250 13307 13308 13424 13441
13486 13493 13552 13632 13804 13870 13940
13979 14110 14178 14269 14298 14347 14435
14445 14543 14572 14937 15108 15155 15160
15296 15339 15410 15506 15587 15634 15663
15767 15799 15811 15849 15856 16184 16201
16322.

Vom 1. August 1889 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien

(Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei, in Reichsmark umgerechnet, nach demjenigen Wiener Kourse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskontogesellschaft;
„ Breslau: Herr E. Heimann;
„ Frankfurt a/M.: die Filiale der Bank für Handel und Industrie und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt;
„ München: die Bayerische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende Juli 1889 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. August 1889 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der Ziehung im Jahre 1882: Nr. 7570 7798 11503;
Ziehung im Jahre 1883: Nr. 2496 6327 9650;
Ziehung im Jahre 1884: Nr. 3509 3556;
Ziehung im Jahre 1885: Nr. 451 841 1508 3515 8295 11973 12970 14799;
Ziehung im Jahre 1886: Nr. 1701 1740 3353 5839 7552 11652 15436;
Ziehung im Jahre 1887: Nr. 1106 2763 3540 4704 6220 6942 11358 11684 11808 13335;
Ziehung im Jahre 1888: Nr. 765 1141 2505 2536 3340 3555 4138 4218 4316 4454 4561 4630 6731 7115 7279 7553 8250 8253 10265 11561 12023 13146 14352 14438 14768 15583.

Wien, den 30. April 1889. (1203)
Vom Verwaltungsrathe.

6. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von
A. 902 cbm Bruch- oder Sprengsteinen,
B. 1. 682 Tausend Ziegelsteinen für die Ausführung des Innenmauerwerkes,
2. 206 Tausend Ziegelsteinen für die Ausführung des Aussenmauerwerks von Hochbauten,
3. 88 Tausend Ziegelsteinen für die Ausführung der Gewölbe der Böhmebrücke in der Bauabtheilung II der Eisenbahnneubaustrecke: Hannover-Visselhövede.

Termin:
Sonnabend, den 25. Mai 1889
zu A. Vormittags 11 Uhr,
zu B. Nachmittags 4 Uhr
im Amtszimmer des Abtheilungsbaumeisters Stimm in Walsrode.

Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen bestellgeldfreie Einsendung von 70 ₰ für die Lieferung der Bruch- usw. Steine und 90 ₰ für die Lieferung der Ziegelsteine von dort bezogen werden.

Es wird bemerkt, das auch Angebote auf Theillieferungen angenommen werden und dass die Anlieferung entweder auf dem Landwege oder zu Schiff bei Eickeloh und Hudemühlen an der Aller oder auch auf der Eisenbahn erfolgen kann.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Hannover, den 10. Mai 1889. (1204)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingungen Fortsetzung Seite IV.

7. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1888.

Aktiva.

		M.	M.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn*	—	82 498 273,72
II	Bahnbaukonto der Maximiliansbahn*	—	26 470 009,40
III	Bahnbaukonto der Nordbahnen	—	45 623 460,48
IV	Disponible Mittel:		
	Kassakonto	84 181,92	
	Wechselkonto	59 981,58	
	Guthaben bei Banquiers	8 998 613,42	
	„ für Frachten	686 113,15	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	958 669,65	
	„ für Bauvorschüsse etc.	113 202,87	10 900 762,59
V	Materialvorräthe	—	405 234,—
VI	Diverse Ausstände	—	48 133,23
VII	Passivreste des Betriebes	—	19 798 601,48
			185 744 474,90

* In den Baukontis der Ludwigs- und Maximiliansbahn ist der volle Anschaffungswerth des Fahrmaterials eingesetzt und wird das abgängige, z. Zt. noch nicht ersetzte Material satzungsgemäss im Laufe der Fusionsperiode ergänzt.

Passiva.

		M.	M.	M.
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital	—	—	19 992 342,86
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	—	59 297 454,62
	Amortisation bis incl. 1887	6 781 060,21		
	Amortisation pro 1888	607 785,94		
		7 388 846,15	—	7 388 846,15
				86 678 643,63
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	15 343 000,—	
	Amortisation bis incl. 1887 M. 946 114,48			
	Amortisation pro 1888 „ 129 000,—	1 075 114,48	1 075 114,48	28 032 400,19
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	26 182 200,—	
	Amortisation bis incl. 1887 M. 1 624 714,32			
	Amortisation pro 1888 „ 225 000,—	1 849 714,32	1 849 714,32	46 700 485,75
	Demnach Amortisation pro 1888:			
	Ludwigsbahn M. 607 785,94			
	Maximiliansbahn „ 129 000,—			
	Nordbahnen „ 225 000,—			
	Summa M. 961 785,94			
	Total	10 313 674,95		
IV	Versicherungs- (Erneuerungs-) Fonds	—	—	631 487,51
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen	—	938 020,61	
	rückständige konvertirte Prioritätsobligationen usw.	—	7 317,19	945 337,80
VI	Rückständige Dividende:			
	der Ludwigsbahn	—	22 887,24	
	der Maximiliansbahn	—	5 604,78	28 492,02
VII	Baarkautionen	—	—	91 585,—
VIII	Krankenkassen	—	—	27 933,65
IX	Reservefonds	—	—	175 100,—
X	Staatszinszuschüsse	—	19 798 601,48	
	Vorschuss	—	322 500,57	
	Nach Abschluss der Superrevisionen an den Staat zu zahlende Rückerstattung pro 1887	—	55 096,54	20 176 198,59
XI	Saldo der Betriebsrechnung pro 1888	—	—	2 256 810,76
				185 744 474,90

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1888.

Soll.

	M.	M.
An Betriebsausgaben:		
Allgemeine Verwaltung	794 540,59	
Bahnverwaltung	2 359 253,68	
Transportverwaltung	6 681 715,40	9 835 509,67
„ Verzinsung des Prioritätskapitals	—	3 819 864,02
„ Amortisation des Prioritätskapitals	—	957 800,23
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 067 951,38
„ Aktivrest des Betriebes pro 1888	—	2 256 810,76
		18 937 936,06

Haben.

	M.	M.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	3 961 095,62	
Gütertransporte	9 784 678,53	
Kohlentransporte	3 504 289,41	
Sonstige Einnahmen	1 687 872,50	18 937 936,06

Infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 10. Mai d. J. ist der Aktivrest des Betriebes pro 1888 wie folgt zu verwenden:

1. für garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn	1 115 532,98 M.
2. zur Bildung eines Reservefonds nach Ziff. IV d der Fusionsgrundlagen 1 pCt. der Betriebseinnahmen rund	189 000,— "
3. auf Erstattung der geleisteten Staatszinszuschüsse gemäss Ziff. IV c ibid. die Hälfte von 952 277,78 M.	476 138,89 "
4. zur Vertheilung einer Superdividende von 7/8 pCt. = 7,50 M. pro Aktie	439 860,— "
5. ausserordentliche Zuweisung an die Pensionskasse des Personals	36 278,89 "
Summa	2 256 810,76 M.

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 pCt. bezw. 4½ pCt.) als Dividende für das Jahr 1888 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn . . . pro Aktie 5 7/8 pCt. = 50,36 M.
" " " Maximiliansbahn . . . " " 1 7/8 " = 16,07 "
und für die Pfälzischen Nordbahnen . . . " " 7/8 " = 7,50 "
gegen Einlieferung der Dividendenkoupons pro 1888.

Diese Dividenden können sofort bei den nachstehenden Bankhäusern und der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen a/Rhein bezogen werden:
in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
" Phil. Nic. Schmidt,
" Mannheim bei W. H. Ladenburg & Söhne,
" der Rheinischen Kreditbank,
" München bei der Bayerischen Vereinsbank,
" Nürnberg bei der Kgl. Hauptbank (und deren Filialen),
" Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
" S. Bleichröder,
" Neustadt a/H. bei Louis Dacqué.

Ludwigshafen a/Rh., 10. Mai 1889. (1205)
Die Direktion. v. Lavale.

Verdingungen (Fortsetzung).

Verdingung von Ausrüstungsgegenständen zur Dampfheizungseinrichtung von Lokomotiven, Tendern und Wagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen Ausrüstungsgegenstände zur Dampfheizungseinrichtung für Lokomotiven, Tender und Wagen, und zwar:
Loos I. 90 Stück Dampfentnahmeventile für Lokomotiven,
Loos II. 71 Stück Rohrkuppelungen zur Verbindung der Heizleitung zwischen Lokomotive und Tender,
Loos III. 292 Stück Anschlussstutzen mit Absperrhahn,
Loos IV. 110 Satz Armaturtheile zur Schlauchkuppelung und 12 Stück Schlusshähne nebst Befestigungsbügel,
Loos V. 324 Stück Regulirhähne,
Loos VI. 301 Stück Stellvorrichtungen,
Loos VII. 58 Satz Verbindungsstücke für Heizschlangen,
Loos VIII. 1190 Stück Tragfüsse für Heizkörper.
Loos IX. 1680 Stück Anschlussflanschen
beschafft werden. Lieferungsbedingungen nebst 8 Blatt Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 6 M. in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Ausrüstungsgegenständen zur Dampfheizungseinrichtung" zu dem auf **Freitag, den 24. Mai 1889, Vormittags 11 Uhr** anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 13. Mai 1889. (1206)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Erbauung von
20 offenen Güterwagen ohne Bremse,
10 gedeckten " mit "
20 " " ohne "
soll im Wege des öffentlichen Aufgebots vergeben werden.

Die Achsen und Räder werden von uns zu den Wagen geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und die thunlichst kurz zu bemessende Lieferfrist, sind bis zum **27. Mai 1889 Vormittags 11 Uhr** portofrei und versehen mit der Aufschrift „Lieferung von Güterwagen" uns einzusenden.

Zu genannter Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unseren Geschäftsräumen dahier stattfinden, welcher die Bieter anzuwohnen eingeladen sind.

Zeichnungen und Bedingungen für die 3 Wagenarten sind gegen portofreie Einsendung von 3 M. von unserem Sekretariat zu beziehen. (1207)

Darmstadt, den 10. Mai 1889.
Direktion der Main-Neckarbahn.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere Verwaltung hat 30 Stück in gutem Zustande befindliche Wärmflaschen zu verkaufen. Auskunft ertheilt und Angebote nimmt die unterzeichnete Stelle bis zum 25. Mai 1889 entgegen.

Giessen, den 9. Mai 1889. (1208)
Der Grosshgl. Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 38. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Mai 1889.

Inhalt:

Statistik über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Jahre 1887.

Aus dem statistischen Berichte über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1887 nebst Nachrichten über den Eisenbahn-Neubau theilen wir den nachstehenden Auszug mit, indem wir bemerken, dass die in Klammern stehenden Ziffern sich auf das Jahr 1886 beziehen.

Die Einrichtung der Verkehrsanstalten hat am 1. August 1886 eine Umgestaltung erfahren. Seit dem genannten Tage bestehen bekanntlich zwei selbständige, von einander getrennte Centralstellen, nämlich die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und die Direktion der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen, welche dem Königlichen Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern unmittelbar untergeordnet sind.

Der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, welcher die obere Leitung und Verwaltung sämmtlicher im Bau oder Betrieb befindlichen Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie des Ludwig-Donau-Main-Kanales und der Bodensee-Dampfschifffahrt obliegt, sind 10 Oberbahnämter, 3 Centralwerkstätten, 3 Centralmagazinsverwaltungen, 1 Kanalamt und 1 Betriebsamt der Bodensee-Dampfschifffahrt, sowie 10 Eisenbahnbau-Sektionen unmittelbar unterstellt, während der Direktion der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen, welcher die obere Leitung und Verwaltung des gesammten Post- und Staatstelegraphenwesens obliegt, 7 Oberpostämter unmittelbar unterstellt sind. Den genannten Mittelstellen waren Ende 1887 10 Post- und Bahnämter, 18 Postämter, 19 Bahnämter, 19 Post- und Bahnverwaltungen, 10 Postverwaltungen, 15 Bahnverwaltungen, 376 Post- und Bahnexpeditionen I. Kl., 905 Postexpeditionen, 79 Bahnexpeditionen I. Kl., 57 Post- und Bahnexpeditionen II. Kl., 14 Bahnexpeditionen II. Kl., 64 Haupt- und Filialpostexpeditionen, 136 Haltestellen, 30 Halteplätze, 93 Postablagen und 421 Poststallhaltungen, 17 selbständige Telegraphenstationen, 597 mit dem Post- und 607 mit dem Eisenbahndienste vereinigte Telegraphenstationen und 104 Privattelegraphenstationen, 6 Kanaleinnehmereien und 3 Bodensee-Expeditionen, zusammen 3 637 (3 553) + 84 Verkehrsanstalten untergeordnet.

Das ständige Personal der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten (die Taglöhner und Werkstättenarbeiter nicht mit eingerechnet) umfasste am Schlusse des Jahres 1887 im ganzen 19 090 (18 912) Personen und setzt sich folgendermaassen zusammen. Generaldirektor 1 (1), Eisenbahnneubau 222 (238), Eisenbahnbetrieb 12 395 (12 329), Ludwig-Donau-Main-Kanal 89 (94), Bodensee-Dampfschifffahrt 69 (70) und Posten und Telegraphen 6 314 (6 180) Personen. Der Aufwand an Gehalten und Nebenbezügen betrug 28 599 105 (28 175 057) ℳ.

Anstalten zum Wohle der Beamten und Bediensteten. Allgemeiner Pensionsfonds für das nicht pragmatisch angestellte Personal: Einnahmen 1 766 468 ℳ, Ausgaben 1 897 007 ℳ, Vermögensstand 4 657 616 ℳ, Pensionsverein der Kat. D III und D IV: Einnahmen 234 343 ℳ, Ausgaben 233 849 Mark, Vermögensstand 728 594 ℳ; Unterstützungsfonds für den Eisenbahnneubau: Einnahmen 47 423 ℳ, Ausgaben 47 176 ℳ, Vermögensstand 626 576 ℳ; Unterstützungsfonds für den Eisenbahn-, Kanal- und Bodensee - Dampfschifffahrtbetrieb 84 613 ℳ, Ausgaben 71 905 ℳ, Vermögensstand 975 822 ℳ; Unterstützungsfonds der Posten und Telegraphen: Einnahmen 20 955 ℳ, Ausgaben 19 281 ℳ, Vermögensstand 197 931 ℳ; Eisenbahnbetriebs-Krankenkasse: Einnahmen 205 170 ℳ, Ausgaben 180 109 ℳ, Vermögensstand 62 643 ℳ; Eisenbahn-Werkstätten-Krankenkasse: Einnahmen 85 806 ℳ, Ausgaben 79 763 ℳ, Vermögensstand 37 985 ℳ; Kranken- und Unterstützungskasse für Arbeiter bei dem Eisenbahnneubau: Einnahmen 50 288 ℳ, Ausgaben 28 578 Mark, Vermögensstand 774 560 ℳ; Arbeiter-Invalidenfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen: Einnahmen 19 927 ℳ, Ausgaben 18 358 ℳ, Vermögensstand 95 403 ℳ; Unterstützungsverein der Postboten: Einnahmen 150 898 ℳ, Ausgaben 124 586

Mark, Vermögensstand 306 612 *M.*; Unterstützungsfonds der Postverwaltung: Einnahmen 1 449 *M.*, Ausgaben 1 297 *M.*, Vermögensstand 36 451 *M.* Die sämmtlichen Fonds und Kassen hatten am Schlusse des Jahres 1887 einen Vermögensstand von 8 500 193 *M.* (gegen 8 370 128 *M.* ausschliesslich der Dotation zum Zinsgenusse von 173 800 *M.* im Vorjahre).

Von den vorstehend bezeichneten Wohlthätigkeitsanstalten sind der Unterstützungsfonds für den Eisenbahn-, Kanal- und Bodensee-Dampfschifffahrtbetrieb, dann der Unterstützungsfonds für den Eisenbahnneubau, sowie die Kranken- und Unterstützungskasse für Arbeiter bei dem Eisenbahnbau vom 1. Januar 1888 an aufgehoben und ist an Stelle derselben ein gemeinsamer Unterstützungsfonds der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen errichtet worden. Ferner ist der Pensionsverein der Bediensteten der Kategorien D III und IV vom 1. August 1888 an mit der Maassgabe aufgelöst worden, dass die Sustentationen, welche von dem erwähnten Pensionsvereine an die bis zum Tage der Auflösung desselben in Pension getretenen Mitglieder zu entrichten sind, auf den allgemeinen Pensionsfonds für das nicht pragmatisch angestellte Personal der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten zu übernehmen sind. Ausserdem ist vom 1. Oktober 1888 an der Arbeiter-Invalidenfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen aufgelöst worden. Die ständigen Unterstützungen, welche auf Grund der Satzungen des erwähnten Fonds an die vor dem 1. Oktober 1888 bleibend arbeitsunfähig gewordenen Arbeiter zu bezahlen sind, wurden auf die vom 1. Oktober 1887 an gegründete Kasse für Alters-, Invaliden- und Reliktenversorgung für die ständigen Arbeiter der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung übernommen.

Die finanziellen Hauptergebnisse der sämmtlichen Verkehrsanstalten für das Jahr 1887 sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

	Einnahmen *M.*	Ausgaben *M.*	Ueberschuss *M.*
Staatseisenbahnen	92 526 472	51 398 801	41 127 671
Posten und Telegraphen	14 886 538	12 458 156	2 428 382
Bodensee-Dampfschifffahrt	394 815	306 976	87 839
Donau-Main Kanal	113 367	259 024	— 145 657
Summe	107 921 192	64 422 957	43 498 235
für 1886	101 096 862	62 108 905	38 987 957
Sa. der XVIII. Finanzperiode	209 018 054	126 531 862	82 486 192

Der Umfang der Bahnlinien und deren Baukosten stellen sich folgendermaassen:

	Kilometer	Baukosten *M.*	Baukosten auf 1 km *M.*
In Staatsregie, bezw. durch die vorm. Bayerische Ostbahn gebaut	3 923,09	905 994 494	230 939
in Staatsregie usw. gebaute Vizinalbahnen	167,31	15 455 611	92 377
normalspurige Lokalbahnen	174,80	8 098 250	46 329
durch Kommunen oder Private gebaut	304,64	34 028 571	111 701
Eigenthumslänge der normalspurigen Bahnen	4 569,84	963 576 926	210 856
hierzu schmalspurige Lokalbahn (Eichstätt)	5,17	345 346	66 798
Summe der Eigenthumslänge	4 575,01	963 922 272	210 693
für den Betrieb gehen ab als verpachtet	103,08	35 589 790	345 264
und kommen hinzu als gepachtet	50,24	18 681 038*)	383 988
mithin Betriebslänge Ende 1887:			
normalspurige Strecken	4 517,00	946 668 174	209 653
schmalspurige Strecke	5,17	345 346	66 798
gesammte Betriebslänge Ende 1887	4 522,17	947 013 520	209 489
gesammte Betriebslänge Ende 1886	4 489,52	942 117 689	209 923

*) Ausschliesslich der noch nicht festgestellten Bausumme für Landesgrenze Probstzella = 1,59 km.

Von der gesammten Eigenthumslänge werden 3 898,34 km als Hauptbahnen und 671,50 km + 5,17 km = 676,67 km als Bahnen untergeordneter Bedeutung (Vizinal-, Lokal- und Sekundärbahnen) betrieben. Von der Eigenthumslänge liegen die Strecken von der Grenze bei Waldsassen über Eger bis zur Grenze bei Asch und von der Grenze bei Schirnding bis Eger mit zusammen 47,23 km in Oesterreich und 4 527,78 km im rechtsrheinischen Bayern und zwar in:

	km	durchschnittlich auf 100 qkm km	durchschnittlich auf 10 000 Einwohner km
Oberbayern	1 054,47	6,306	10,401
Niederbayern	510,61	4,746	7,696
Oberpfalz und Regensburg	606,33	6,275	11,235
Oberfranken	461,71	6,595	7,993
Mittelfranken	651,86	8,608	9,662
Unterfranken u. Aschaffenburg	549,40	6,541	8,852
Schwaben und Neuburg	693,40	7,065	10,628
im ganzen	4 527,78	6,475	9,548
im Vorjahre 1886	4 495,13	6,428	9,516

Von der gesammten Betriebslänge = 4 522,17 km mit 755 Stationen entfallen auf die Oberbahnämter

Augsburg	386,23 km	mit 65	Stationen,
Bamberg	441,00 „	„ 76	„
Ingolstadt	394,06 „	„ 59	„
Kempten	406,50 „	„ 60	„
München	368,03 „	„ 58	„
Nürnberg	412,73 „	„ 70	„
Regensburg	488,66 „	„ 78	„
Rosenheim	519,78 „	„ 75	„
Weiden	495,65 „	„ 68	„
Würzburg	421,96 „	„ 73	„
und auf die Lokalbahn-Betriebsleitungen	187,57 „	„ 73	„

Zweigleisig sind 306,31 km der Eigenthums- und 277,81 km der Betriebslänge.

Von der Betriebslänge dienen 21,38 km ausschliesslich für den Güterverkehr, demnach beträgt die Betriebslänge der normalspurigen Strecken für den Personenverkehr 4 495,62 bezw. 4 482,12 km im Jahresdurchschnitte und für den Güterverkehr 4 517,00 bezw. 4 503,50 km im Jahresdurchschnitte. Die Eigenthumslänge beträgt 4 556,34 km bezw. einschliesslich der schmalspurigen Strecke von Eichstätt-Bahnhof nach Eichstätt-Stadt 4 561,51 km im Jahresdurchschnitte.

Die Anzahl sämmtlicher, nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlussbahnen betrug 207 mit einer Länge von 103,64 km (darunter 24,21 km schmalspurig).

Im Jahre 1887 wurden die Strecken Hof-Marxgrün-Steben, 22,97 km (am 1. Juni) und Münchberg-Helmbrechts, 9,68 km (gleichfalls am 1. Juni) eröffnet.

Am Schlusse des Jahres 1887 waren an Fahrbetriebsmitteln für die normalspurigen Strecken vorhanden: 544 Lokomotiven für Personenzüge, 414 für Güterzüge und 113 für den Rangirdienst, zusammen 1 071 (1 060) und 859 (857) besondere Tender, ferner 23 Hof- und Salonwagen, 47 Personenwagen I. Klasse, 459 I. und II. Klasse, 489 II. Klasse, 247 II. und III. Klasse, 1 481 III. Klasse, zusammen 2 746 (2 682) mit 102 133 Plätzen und zwar 111 Salon-, 5 658 I. Klasse, 25 816 II. und 70 548 III. Klasse, ausserdem 256 (248) Bahnpostwagen, 647 (646) Gepäck- und Dienstwagen, 8 255 (8 260) bedeckte und 7 526 (7 578) offene Güterwagen und 253 (258) Viehwagen, zusammen 16 681 (16 742) Gepäck-, Güter- und Viehwagen mit einer Gesammttragkraft von 159 103 t. Hierzu treten noch 60 Heiz- und 439 Stations-(Roll-) Wagen.

Von den Lokomotiven wurden bei 447 552 (440 000) Fahrten 24 525 026 (23 260 351) Nutzkm und einschliesslich des Rangirdienstes 31 485 650 (29 801 261) Lokomotivkm, d. i. durchschnittlich auf 1 Lokomotive 29 479 (28 371) km geleistet.

Die Anzahl der fahrplanmässigen, Sonder- und Ergänzungszüge betrug 235 869 (233 301) und die hierbei von den Lokomotiven gemachten Fahrten in Schnell- usw. Zügen 30 651, in Personen- usw. Zügen 139 693, in Güterzügen mit Personen 126 958, in Güterzügen ohne Personen 69 473, in Sonder- usw. Zügen 5 042 und in Materialzügen 5 698, zusammen 377 515 (382 083) Fahrten. Durchschnittlich wurden täglich 646 Züge mit 1 034 Lokomotivfahrten abgelassen. Die Lauflänge der Züge betrug durchschnittlich 100 km und jede der Lokomotivfahrten 55 km, während jedes Kilometer der gesammten normalspurigen Bahnbetriebslänge durchschnittlich von 13,74 (13,45) gleich gross gedachten Zügen auf den Tag befahren wurde.

An Wagenachskilometern wurden zurückgelegt: a) von den eigenen Personenwagen 162 645 937 (28 759 auf die Achse), von den eigenen Gepäck-, Heiz- und Dienstwagen 52 523 562

(36 223 auf die Achse), von den eigenen Güter- und Viehwagen 594 101 861 (17 647 auf die Achse), von den Bahnpostwagen 29 509 494 (54 953 auf die Achse), zusammen 838 780 854 (797 555 442) + 41 225 412 oder durchschnittlich auf die Achse 20 305 (19 411) + 894; b) von den eigenen und fremden Wagen auf den Bayerischen Staatsbahnen: Personenwagen 167 382 569, Gepäck-, Heiz- und Dienstwagen 54 363 648, Güter- und Viehwagen 646 370 637, Bahnpostwagen 29 239 254, zusammen 897 356 108 (844 673 856) + 52 682 252 Wagenachskm, mithin auf 1 km Bahnlänge 199 257 (191 486) + 7 771.

Die Personenwagenplätze wurden ausgenutzt und zwar in der I. Klasse mit 7,80, in der II. Klasse mit 17,39, in der III. Klasse mit 27,29, zusammen mit 23,07 (22,97) Hundertstel, jene der Güterwagentragkraft mit 46,12 (41,65) Hundertstel.

Die bewegte gesammte Bruttolast betrug 5 798 805 230 (5 313 101 326) Bruttotkm oder auf 1 km Betriebslänge 1 287 622 (1 204 468) und auf das Nutzkilometer 236 (228) Bruttotkm.

Kosten der für die Leistungen der Betriebsmittel verwendeten Materialien: Materialverbrauch der Lokomotiven 7 934 cbm Holz, 142 885 cbm Stichtorf, 8 523 cbm Maschinentorf, 106 381 t Ruhrkohle, 11 151 t Saarkohle, 16 810 t Sächsische Steinkohle, 117 141 t Böhmische Steinkohle, 41 858 t Böhmische Braunkohle und 23 492 t Braunthaler Braunkohlen; ausserdem kam noch zur Verwendung 12 872,90 kg Talg und Rüböl, 528 907,25 kg Mineralöl, 154 007,70 kg Oelmischung, übersetzt im ganzen 785 664,59 kg. Nach dem Heizwerth in Ruhrkohlen übersetzt wurden 289 827 t Brennmaterial verbraucht. Die Kosten des Brennmaterials zur Lokomotivfeuerung (einschliesslich der Beförderungs- und Ladekosten) betrugen 4 037 648 (3 697 977) ℳ, diejenigen des Schmiermaterials (785 664,59 kg) für Lokomotiven und Tender 258 120 ℳ, des Putz- und Verpackungsmaterials für Lokomotiven und Tender 89 847 ℳ, des Schmiermaterials für die Wagen 72 726 ℳ, des Putzmaterials für die Wagen 17 986 ℳ und des Desinfektionsmaterials für die Wagen 4 799 ℳ. Für die Beleuchtung der Züge wurden 136 664 ℳ und für die Erwärmung derselben 22 171 ℳ verausgabt. Die Gesammtkosten des verbrauchten Materials für die Leistungen aller Betriebsmittel betrugen 4 639 960 (4 279 600) ℳ oder durchschnittlich auf 1 000 Nutzkm 189,19 (183,99) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 5,17 (5,07) ℳ.

Für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel wurden verausgabt für die Werkstätten an Löhnen 2 684 654 ℳ, an Materialien 2 675 837 ℳ, an Generalkosten 837 908 ℳ, zusammen 6 198 399 ℳ, von welch letzterer Summe auf Unterhaltung der Betriebsmittel, soweit dieselbe der Verwaltung zur Last fällt, 4 801 033 ℳ und auf sonstige Bauausführungen (einschliesslich jener für die Postwagen = 115 449 ℳ) 1 397 366 ℳ entfallen. Ausserdem sind für Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel 1 078 106 ℳ verausgabt, daher Gesammtausgabe (4 801 033 + 1 078 106 ℳ) 5 879 139 ℳ, welche sich vertheilt auf Lokomotiven und Tender nebst Zubehör für laufende Unterhaltung und Erneuerung einzelner Theile überhaupt 2 555 289 ℳ, d. i. auf 1 Lokomotive 2 388 (2 390) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 104 (108) ℳ, auf 1 000 Lokomotivkilometer 81 (84) ℳ, für Erneuerung ganzer Lokomotiven und Tender 265 800 ℳ, bezw. zusammen 2 821 089 ℳ, auf Personenwagen nebst Zubehör für laufende Unterhaltung und Erneuerung einzelner Theile überhaupt 873 462 ℳ, d. i. auf 1 Achse 154 (154) ℳ und auf 1 000 Achskm 5,37 (5,40) ℳ, für Erneuerung ganzer Wagen 274 175 ℳ, zusammen 1 147 637 ℳ, auf Gepäck-, Dienst- und Güterwagen nebst Zubehör für laufende Unterhaltung und Erneuerung einzelner Theile überhaupt 1 802 854 ℳ, d. i. auf 1 Achse 52 (55) ℳ und auf 1 000 Achskilometer 2,80 (3,14) ℳ, für Erneuerung ganzer Wagen 77 790 ℳ bezw. zusammen 1 880 644 ℳ, auf Wagendecken nebst Zubehör 6 243 ℳ, auf Hilfsanstalten, Drahtseile, Rollen, Blockwagen und sonstige Geräthe der Trajekte 4 955 ℳ und insgemein der Heizwagen 18 571 ℳ.

Die gesammten laufenden Ausgaben für die Zugkraft betrugen 12 052 278 ℳ oder auf 1 000 Nutzkm 491 (497) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 13,43 (13,71) ℳ. Unter Hinzurechnung der Ausgaben für Erneuerung ganzer Lokomotiven und Tender mit 265 800 ℳ beziffern sich die Gesammtkosten der Zugkraft auf 12 318 078 ℳ (gegen 11 579 800 ℳ im Vorjahre) + 738 278 ℳ.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1871 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zeichnung der im Jahre 1888/89 im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg eröffneten Bahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1876 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsanträgen (abgesandt am 14. d. Mts.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

In Bau befindliche Oesterreichische Eisenbahnen im Monate März 1889.

Einem im „Verordnungblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" veröffentlichten Tableau entnehmen wir über die in Bau befindlichen Oesterreichischen Eisenbahnen und deren Baustand nachstehende Angaben:

Nr.	Bauführende Unternehmung	Baustrecke	Länge	Baufortschrittsergebniss mit Ende März 1889 in pCt.			Anzahl der im März 1889 durchschnittl. verwendeten Arbeiter	
			km	Unterbau	Oberbau	Hochbau	für 1 Tag	für 1 Tag und 1 km
		A. Staatsbahnen:						
1	K. K. Staatsverwaltung	Strecke Tabor-Mühlhausen-Pisek-Razice der Böhm.-Mähr. Transversalbahn	62,8	57	27	25	1 321	21
2		Verbindungsb. v. Triest (S. Andrea) n. S. Sabba	3,9	36	13	14	424	109
3		Zweit. Gleis Wien-Tulln der Linie Wien-Gmünd	33,3	51	29	44	573	17
		Summe A	100,0	—	—	—	2 318	23
		B. Privatbahnen:						
4	Oest.-Ung. Staats-Eisenb.-Ges.	Ottendorf-Landesgr.[1])	2,8	100	100	100	—	—
5		Flügelbahn in das K. K. Montursdepot Nr. 1 in Brünn der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz[2])	1,5	100	100	100	—	—
6	Oesterr. Lokal-Eisenb.-Ges.	Lokalb. Herzogenburg-Krems, ausschl. Donaubrücke	20,0	98	90	76	430	22
6a		Donaubrücke bei Krems		100	100	—	—	—
7		Lokalbahn Hadersdorf-Sigmundsherberg	43,5	94	70	56	940	22
8	Konzessionäre v. Erlanger & Söhne	Lokalb. Prossnitz-Triebitz smt. Flügelb. von Kornitz n. Opatowitz u. von Kosteletz n. Czellechowitz (Mähr. Westb.)	92,7	64	15	46	1 627	18
9	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Lokalbahn Hotzendorf-Neutitschein	10,1	99	90	64	116	11
10		L. Rohatetz-Strassnitz Theilstrecke Rohatetz Petrau	5,4	47	—	—	29	5
11	Konzess. d. Lokb. Gleisdorf-Weiz	Gleisdorf-Weiz	14,7	94	60	50	94	6
12	Steyrthalbahn-Ges.	Steyer-Garsten-Unter-Grünburg	19,5	60	8	21	482	25
13	Konzess. Theod. Frhr. v. Dreyfus	L. Jenbach-Achensee	6,3	100	25	40	255	40
14	Konzess. Oest. Alpine Montan-Gesellsch.	Theilstr. km 7,4-9,6 der L. Eisenerz-Vordernberg: Plattentunnel	1,4	3,5	—	—	260	118
		Theilstr. km 7,4-9,6 der L. Eisenerz-Vordernberg: Offene Bahnstr.	0,8	1,0	—	—		
15	Bukowinaer Lokalb.	Hadikfalva-Radautz	7,4	2	—	—	106	14
16	Aussig-Teplitzer E.	Zweites Gleis d. Strecke Dux-Komotau	32,1	29	—	29	264	8
		Summe B	258,2	—	—	—	4 603	18
		Gesammtsumme	358,2	—	—	—	6 921	19

Normalspurige Lokalbahn Porican-Mochow und Brandeis-Neratowitz.

Betreffend die Konzessionirung dieser Bahnen an die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahngesellschaft hat die Re-

---

[1]) Wurde am 5. April dem Verkehr übergeben.
[2]) Wurde für den beschränkten Verkehr eröffnet.

gierung im Abgeordnetenhause einen Entwurf eingebracht. Der Vorlage zufolge soll sich die Staatsbahngesellschaft verpflichten auf Verlangen der Staatsverwaltung eine Bahnverbindung von Neratowitz bis zu einem zwischen Jenschowitz und Berkowitz gelegenen Punkte der Hauptstrecke Prag-Bodenbach herzustellen. In letzterem Falle müsste dann die ganze durchgehende Eisenbahnlinie von Porican bis zum obenerwähnten Anschlusse in eine Hauptbahn zweiten Ranges umgestaltet werden. Die Regierung beansprucht für die in Rede stehende Lokalbahn die Begünstigungen des Lokalbahngesetzes, wäre also berechtigt gewesen, die Konzessionirung im administrativen Wege vorzunehmen, aber mit Rücksicht darauf, dass die Lokalbahn erforderlichenfalls in eine Hauptbahn zweiten Ranges umgestaltet werden soll, musste für die Steuern- und Gebührenbefreiung die besondere legislative Ermächtigung in Anspruch genommen werden.

Verstaatlichung der Wiener Verbindungsbahn.

Die Regierung hat ferner im Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf, betreffend die Erwerbung der drei der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft und der Südbahn gehörigen Sechstelantheile an der Wiener Verbindungsbahn durch den Staat, eingebracht. Durch dieses Gesetz soll die Regierung ermächtigt werden, die oben angeführten zwei, der Nordwestbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft gehörigen Antheile derart für den Staat zu erwerben, dass den genannten Gesellschaften hierfür die Zahlung gleicher, vom 1. Januar 1889 bis dahin 1959 laufender Annuitäten, welche zusammen den Betrag von 67 000 fl. nicht übersteigen dürfen, aus Staatsmitteln geleistet wird. Die Regierung soll ferner ermächtigt werden, von der Südbahngesellschaft den derselben gehörigen Antheil gegen eine Jahresrente, welche den Betrag von 33 000 fl. nicht übersteigen darf, für den Staat zu erwerben. Die erwähnten Annuitäten sind von jeder gegenwärtigen oder künftigen Steuer, wie auch von der Entrichtung aller wie immer gearteten Gebühren befreit. — Der den Gesetzentwurf begleitende Motivenbericht legt dar, dass bei eventueller Erwerbung dieser drei Sechstel um eine Annuität von zusammen 0,1 Million gegenüber dem durchschnittlichen Ertrage der Bahn in den letzten 7 Jahren ein Gewinn von jährlich 42 000 fl. erzielt wird. Kapitalisirt man die Annuität und rechnet die für drei Sechstel vom Staate bereits gezahlte Summe hinzu, so gelangt man zu einem Totalkaufschilling von 3 826 460 fl. gegenüber einem in der Bahn investirten Betrage von 3 867 180 fl. Der Kauf stellt sich somit, abgesehen von den ausschlaggebenden politischen und ökonomischen Erwägungen und der in bestimmter Aussicht stehenden Ersparniss am Betriebe, als eine für den Staat vortheilhafte Transaktion dar.

Fortsetzung der Lokalbahn Gablonz-Tannwald.

Der Handelsminister ertheilte einer Deputation, welche bei demselben den Bau der erwähnten Fortsetzung erbat, die Versicherung, die Regierung werde die kommerziellen und technischen Verhältnisse des geplanten Bahnbaues Gablonz-Tannwald-Landesgrenze eingehendst prüfen und nach Thunlichkeit erledigen. Allerdings machen sich in Bezug auf die Möglichkeit einer Benachtheiligung der heimischen Kohlenindustrie gewichtige Bedenken geltend. Gegen diese Bedenken machte die Deputation geltend, dass für die kleinlichen Glasarbeiten der Gablonzer Industrie nur eine so hochwerthige wie die Preussische Kohle genügen, und dass diese Industrie bei billiger Beschaffung dieser Kohle einen günstigen Aufschwung nehmen müsste. Der Minister stellte der Deputation seinen Besuch in Reichenberg und Gablonz in Aussicht, da er die Absicht habe, sich an Ort und Stelle über die Industrieverhältnisse zu informiren.

Wiener Stadtbahn.

Das diesfällige Projekt der Dampftramway-Gesellschaft (Krauss & Comp.) für den Bau, bezw. die Fortsetzung der Dampftramway-Linie Schönbrunner Linie-Rudolphsbrücke liegt vor. Die Bahn soll längs des Wienflusses, theils am Ufer, theils in der Böschung geführt werden. Vom Gemeindeausschuss wurde beschlossen, das Projekt nicht zu genehmigen, weil durch den Bau dieser Linie sowohl der Wienfluss-Regulirung, als auch der künftigen Stadtbahn, welche im Wienthale geführt werden soll, präjudizirt werden würde, um so mehr, als der Bau einer Stadtbahn seitens der Regierung nicht nur seit langer Zeit in Erwägung gezogen und studirt werde, sondern auch die Aussicht auf die Durchführung einer Stadtbahn seitens derselben allen Mittheilungen zufolge kaum mehr in Frage stehe.

Organe der Desinfektionsarbeiten bezüglich der Thiertransporte.

Von der K. K. Generalinspektion wurden die Bahnverwaltungen mit Beziehung auf das Gesetz vom 19. Juli 1879, betreffend die Verpflichtung zur Desinfektion bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie auf die diesbezügliche Ministerialverordnung vom 7. August 1879 aufgefordert, den betreffenden K. K. politischen Landesbehörden und der K. K. Generalinspektion selbst jene Organe und Personen näher zu bezeichnen bezw. namhaft zu machen, welchen die verantwortliche Aufsicht und Leitung der aus dem Transporte lebender Thiere erwachsenden Reinigungs- und Desinfektionsarbeiten übertragen ist.

Bestellungen von Kohlenwagen.

Infolge des von den Bahnverwaltungen geäusserten Wunsches, dass auf die Kohleninteressenten seitens der Staatsverwaltung dahin Einfluss genommen werde, dass die Bestellungen an Wagen stets mit dem thatsächlichen Bedürfnisse in Einklang gebracht werden, hat das K. K. Ackerbauministerium die Berghauptmannschaften aufgefordert, in gedachter Richtung auf diese Interessenten einzuwirken.

Fahrgeschwindigkeit der Omnibuszüge.

Der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde vom K. K. Handelsministerium gestattet, dass ihre auf den normal betriebenen Linien verkehrenden Omnibuszüge die Geschwindigkeit von 30 auf 35 km in der Stunde unter Aufrechterhaltung der diesfälligen Erleichterungen erhöhen dürfen. Es muss jedoch bei Omnibuszügen von mehr als 30 bis 35 km Fahrgeschwindigkeit, wenn solche nicht mehr als 20 Achsen führen, das Bremsnormale für gemischte Züge, bei mehr als 20 Achsen aber das Bremsnormale für Personenzüge zur Anwendung kommen.

Betriebseinnahmen in und einschl. März 1889.

Im Monate März 1889 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 4 460 590 Personen und 6 474 232 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 366 390 fl. erzielt, d. i. für 1 km 842 fl. Im gleichen Monate 1888 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 4 276 559 Personen und 6 043 372 t Güter 20 622 555 fl., d. i. für 1 km 847 fl., daher resultirt für den Monat März 1889 eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses um 0,6 pCt. — Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im I. Quartale 1889 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 60 512 678 fl. gegen 57 928 867 fl. im Vorjahre.

Verkehrsanlagen an der regulirten Donau.

Der Niederösterreichische Gewerbeverein hat gemeinschaftlich mit dem Donauverein eine Petition dem Handelsminister Marquis Bacquehem überreicht, in welcher um die Schaffung einer Reihe von Verkehrsanlagen an der regulirten Donau im Interesse aller an der Verkehrsentwickelung betheiligten Kreise gebeten wird. Die Petition betont namentlich die Wichtigkeit der Etablirung eines zureichenden Landungs- und Umschlagplatzes für die Privatschifffahrt. Weiter wird auf die dringende Nothwendigkeit der Errichtung eines Winterhafens hingewiesen. Die Errichtung desselben sei um so dringender, als der mächtige Strom einer fortschreitenden Verbesserung unterzogen und in wenigen Jahren von allen Schifffahrtshindernissen befreit sein wird. „Dann wird Wien“ — schliesst die Petition — „denn doch Besitz ergreifen müssen von der Stellung, zu der es durch seine geographische Lage und den mächtigen Strom bestimmt ist, nämlich einer der ersten Handelsplätze des Kontinents zu werden, welcher den Verkehr von Osteuropa nach dem Norden sowohl, als nach dem Westen zu besorgen hat.“

Triest und der Orientalische Verkehr.

Schon vor einem halben Jahre fand auf Einladung der Handelskammer von Triest eine Enquete dortselbst statt, um die Folgen und Rückwirkungen, welche die Eröffnung der Eisenbahnwege nach Konstantinopel und nach Salonichi auf Triest und dessen Verkehr haben, zu erörtern und die Mittel und Wege zu berathen, um etwaige schädigende Wirkungen zu paralysiren. An dieser Enquete nahmen Vertreter der Triester Handelskammer, der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, der Südbahn und des Lloyd theil, doch wurden Beschlüsse nicht gefasst, da die Vertreter der Verkehrsunternehmungen erklärten, nur auf Grundlage eines Programmes, welches die Wünsche der Triester Handelskammer genau präzisiren würde, in eine Berathung eintreten, um etwaige nöthige Maassregeln in Aussicht nehmen zu können. Es hat nunmehr die Triester Kammer ein solches Programm ausgearbeitet und dasselbe den genannten Unternehmungen zum Studium übersendet. In Verfolg dieses Vorgehens ist nun die Enquete neuerdings einberufen worden und werden die Delegirten im Laufe dieses Monats zu neuerlichen Verhandlungen zusammentreten.

Regulirung das Eisernen Thores.

Die mit der Leitung der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore betrauten Fachorgane des Ungarischen Kommunikationsministeriums werden demnächst nach Orsova abgehen, wo die Centralstelle für die Arbeitsausführung errichtet wird. In diesem Jahre dürften die Vorarbeiten beendigt und wahrscheinlich die Ausführung an zwei Punkten in Angriff genommen werden; die zwei Punkte sind das eigentliche Eiserne Thor bei Orsova selbst und oberhalb desselben bei Greben. Die grossen Bauten, namentlich die Sprengungen, sollen in staatlicher Regie zur Ausführung kommen, und behufs zweckmässiger Wahl des Sprengmittels werden mehrfache Proben angestellt werden.

Bahnlinie Radkersburg-Luttenberg.

Der Bezirkshauptmann in Luttenberg und ein Landtagsabgeordneter schlossen mit der Generaldirektion der Südbahn einen Vertrag, betreffs Ausbaues der Bahn Radkersburg-Luttenberg. Die Südbahn beginnt mit dem Bau im Herbst.

Handels- und Verkehrsverhältnisse Serbiens.

Ein dieses Thema behandelnder Bericht des Oesterreichischen Generalkonsuls in Nisch fand in der Wiener Handelskammer dankbare Anerkennung. Dieser Bericht tritt der pessimistischen Anschauung entgegen, dass die neuen Orientbahnen einen ungünstigen Einfluss auf unseren Handel und Verkehr mit den Balkanstaaten und speziell mit Serbien ausüben werden. Eine Ablenkung des Verkehres nach Salonichi, selbst für die Zeiten, wo dieser Hafen der Vermittler des Weltverkehrs geworden sein wird, stehe nicht zu befürchten, und eine solche Befürchtung hinsichtlich Serbiens erscheine um so weniger begründet, als die Route Save-Sissek-Fiume als die bequemste, kürzeste und billigste Linie stets dem Seewege dürfte vorgezogen werden. Durch eine einsichtige Eisenbahn- und Tarifpolitik sei zu verhindern, dass der nach Triest und Fiume gravitirende Export der Balkanstaaten (unter diesen als wichtigster jener Serbiens) der bisherigen Vermittelung Oesterreich-Ungarns entzogen werde. Im Interesse der Erhaltung dieser Vermittelung erscheine in erster Linie der Ausbau und die Vervollkommnung unseres Schienennetzes in Croatien und Slavonien dringend geboten. Bezüglich des Importes nach Serbien werde Oesterreich-Ungarn allerdings infolge der Orientbahn auf dem bisher von ihm allein behaupteten Serbischen Markte einer ernsten ausländischen Konkurrenz begegnen. Zur Befestigung unserer Handelsbeziehungen mit Serbien empfehle sich, dass die Oesterreichische Regierung ehethunlichst eine Handelsagentur in Nisch als dem Knotenpunkte der Orientbahnen ins Leben rufe.

Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn am 28. v. Mts.

Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes weist das Betriebsjahr 1888 eine Steigerung der Einnahmen sowohl im Personenverkehre als auch im Frachtentransporte aus. Das Betriebsergebniss beträgt 490 200 fl., demnach um 50 751 fl. mehr als im Jahre 1887. Aus dem Betriebe der Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal ergab sich ein Gewinn von 1 868 fl. Die für das Jahr 1888 aufgelaufenen Zinsen von 18 750 fl. für die von der Unionbank im Cessionswege an den Wiener Bankverein übergegangene Schuldscheinforderung von 375 000 fl. sind anerkannt und in die vorliegende Bilanz für 1888 eingestellt worden. Von dem mit 31. Dezember 1888 sich ergebenden Saldovortrag von 330 275 fl. wird ein Betrag von 160 000 fl. zur Dotirung des Betriebsfonds und Bestreitung der ausserordentlichen Leistungen für 1889 ausreichen und der Rest sowie die im Laufe dieses Jahres sich allfällig ergebenden Betriebsüberschüsse zu Gunsten der Prioritätsgläubiger disponibel bleiben. Bezüglich der projektirten Eisenbahnverbindung Troppau-Ratibor hat sich im verflossenen Jahre keinerlei Anlass zur weiteren Behandlung dieser Angelegenheit ergeben. Schliesslich gibt der Verwaltungsrath bekannt, dass er auf Anregung der Wiener Börsenkammer die seit 1. Juli 1881 nicht eingelösten Koupons der Gesellschaftsaktien als werthlos erklärt habe. Die Anfrage eines Aktionärs, in welchem Stadium sich die Verhandlungen mit der Regierung wegen einer Transaktion bezüglich der gesellschaftlichen Bahn befinden, und ob die, namentlich in auswärtigen Journalen veröffentlichten Anschauungen, dass für die Aktionäre im Falle der Verwirklichung einer solchen Transaktion nichts zu erwarten sei, auf thatsächlicher Grundlage beruhen, beantwortet zunächst der Vorsitzende dahin, dass die Supposition, von welcher die Interpellation ausgehe, jedes Untergrundes entbehre, indem die von dem Interpellanten erwähnten Unterhandlungen gar nicht gepflogen wurden und auch nicht im Zuge seien. Der Verwaltungsrath habe wohl die Wahrnehmung gemacht, dass die Staatsverwaltung unter gewissen Verhältnissen geneigt wäre, einen Betriebsvertrag mit der Gesellschaft einzugehen, aber von Verhandlungen mit den Prioritären sei bisher keine Rede gewesen. Sollten solche Verhandlungen jedoch angeknüpft werden, so werde der Verwaltungsrath gewiss neben Rücksichtnahme auf die Interessen der Prioritäre auch jene der Aktionäre wahrnehmen. Der Prioritätenkurator bemerkt, er selbst habe, bei Wahrnehmung der eventuellen Geneigtheit der Regierung zur Uebernahme des Betriebes der Gesellschaftsbahn, allerdings eine Aeusserung zur Wahrung der Interessen der Prioritätenbesitzer abgegeben, und dies dürfte vielleicht zu den von dem Interpellanten erwähnten Gerüchten Anlass gegeben haben.

Generalversammlung der Grosswardeiner Dampfeisenbahn-Gesellschaft am 31. März d. J.

Der Direktionsbericht für 1888 klagt, dass eine grössere Verzinsung als $2^1/_2$ pCt. des Anlagekapitals nicht erreicht werden konnte. Der Verkehr hat sich durch Anschluss von zwei Vizinal- und Schleppbahnen zwar gehoben, aber die Auslagen haben sich vermehrt. Mit Rücksicht auf die Aktienamortisation und die Werthverminderung wurde ein Reingewinn von nur 7 200,23 fl. erzielt. Nach Dotirung des Reservefonds mit 360 fl. und Uebertrag von 100 fl. auf das künftige Jahr und Zuweisung von 57,73 fl. an das städtische Waisenhaus werden die verbleibenden 6 682,50 fl. zur Dividende von 2,50 fl. für die Aktie verwendet.

Generalversammlung der Alföld-Fiumaner Bahn am 7. v. Mts.

Dem Jahresberichte zufolge war am 1. Januar 1888 der Stand der gesellschaftlichen Aktien 90 593 Stück im Nominalwerthe von 18 118 600 fl. Hiervon wurden im Laufe des Jahres 300 Stück im Nominalwerthe von 60 000 fl. ausgeloost, daher noch zum Jahresende 90 293 Stück verblieben. Von den 19 Millionen Prioritäten I. Emission wurden 266 Stück ausgeloost im Nominalwerthe von 53 200 fl., daher zum Jahresende Prioritäten im Nominalwerthe von 18 347 400 fl. verbleiben. Von den Prioritäten II. Emission von 1 706 600 fl. wurden 64 Stück im Nominalwerthe von 12 800 fl. ausgeloost, daher mit Jahresende der Stand dieser Prioritäten 1 548 600 fl. im Nominalwerthe beträgt.

Generalversammlung und Geschäftsbericht der Graz-Köflacher Eisenbahn.

Nach dem der Generalversammlung am 4. d. Mts. erstatteten Geschäftsberichte für 1888 hat die im allgemeinen bessere Konjunktur des abgelaufenen Jahres auch auf die gesellschaftlichen Unternehmungen vortheilhaften Einfluss geübt, und ist das Resultat des Betriebes derselben im verflossenen Geschäftsjahre als ein günstiges zu bezeichnen. Die steigende Frequenz der Eisenbahn, die Absatzverhältnisse im Kohlengeschäfte, insbesondere aber der ununterbrochene Werksbetrieb haben ein um 36 678 fl. höheres Reinerträgniss als im Jahre 1887 herbeigeführt. Der Verwaltungsrath bringt in Erinnerung, dass die vorjährige Generalversammlung die aus der Sanirungsperiode stammende Dispositionsreserve von 63 864 fl. aufgelassen, dieselbe als „Dispositionsfonds und Reserve für neue Werksanlagen“ bestimmt und mit weiteren 16 000 fl. dotirt hat. Er glaubt nun, diese Reserve auch in diesem Jahre mit einem neuerlichen Betrage von 20 000 fl. dotiren zu sollen, wodurch dieselbe auf die Höhe von 99 864 fl. gebracht sein wird. Die Kohlenwerke im Köflacher Reviere ergaben 452 838 fl. (gegen 457 125 fl.), jene im Wiener Reviere 324 116 (gegen 280 332) fl. Betriebseinnahmen. Die Ausgaben betrugen dort 432 472 (gegen 445 566) fl., hier 262 430 (gegen 241 900) fl., der Betriebsüberschuss des ersteren 20 366 (gegen 11 559) fl. und des letzteren 61 686 (gegen 38 432) fl. Die Kaliwerke in Köflach nahmen ein 54 532 fl., verausgabten 46 228 fl. und lieferten mithin einen Betriebsüberschuss von 8 303 fl. Dazu kommt der Kohlenverschleiss von 8 576 fl. Die Totalerträgnisse betrugen 1 065 462 fl., die Gesammtlasten 494 450 Gulden und der Ueberschuss 571 012 fl. (gegen 534 334 fl.), dazu Vortrag aus 1887 von 35 982 (gegen 24 743) fl., zusammen 606 994 (gegen 559 077) fl. Der Bericht spricht schliesslich auf Grund der in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres erzielten Geschäftsergebnisse die Hoffnung aus, dass dieses Jahr gleich günstige Resultate wie das abgelaufene liefern werde. Nach Genehmigung des Rechnungsabschlusses durch die Generalversammlung erfolgte die Annahme der Anträge des Verwaltungsrathes über die Verwendung des für 1888 erzielten Reingewinnes. Dieser wird mit 571 012 fl. ausgewiesen. Hiervon werden verwendet: zur Amortisation von 25 Stück Aktien (à 200 fl.) 5 000 fl., zur Vertheilung einer 5 pCt. Dividende auf 35 690 cirkulirende Aktien 356 900 fl., zur Dotirung des Reservefonds 20 911 fl. und zur Dotirung des (obenerwähnten) Dispositionsfonds 20 000 fl. Von dem sohin verbleibendem Ueberschusse von 168 201 fl. werden 16 820 fl. dem Verwaltungsrathe und 7 569 fl. der Direktion als Tantieme zugewiesen, so dass noch 143 812 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre 179 793 fl. verfügbar bleiben. Hiervon wird ein Betrag von 143 436 fl. zur Bezahlung einer Superdividende von 4 fl. auf 35 690 Aktien und 169 Genussscheine bestimmt, während ein Rest von 36 357 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die Gesammtdividende stellt sich

sonach auf 14 fl. = 7 pCt. für die Aktie (zu 200 fl.) und gelangt vom 6. d. Mts. ab zur Auszahlung.

Generalversammlung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn am 9. d. Mts.

Zum Geschäftsberichte wurde bemerkt, dass die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres durch die erfolgte Verstaatlichung für die Aktionäre gegenstandslos geworden sind, daher nur konstatirt wird, dass die Betriebsrechnungen für 1888 rücksichtlich der Galizischen Linie einen Ertrag von 57 035 fl. und rücksichtlich der Ungarischen Linie einen Ausfall von 171 140 fl. ausweisen. In betreff des Anlehens vom Jahre 1888 für Zwecke von Investitionen auf der Ungarischen Linie wird mitgetheilt, dass der aus der Begebung durch die Ungarische Regierung resultirende Erlös von 3 487 146 fl. durch die Ungarische Staatscentralkasse der Gesellschaft zur Verfügung gestellt wurde. Von diesem Anlehensbetrage und von dem mit 1. Januar 1888 noch verfügbar gewesenen Reste des Erlöses für das 1887 er Anlehen wurden im Jahre 1888 verausgabt für Investitionen in Galizien 2,602 Millionen Gulden und für Investitionen in Ungarn 2,581 Millionen Gulden. Es erübrigten mit Jahresschluss noch Reserven von 1,501 Millionen Gulden für Galizien und 1,620 Millionen Gulden für Ungarn, welche Fonds im Sinne der Verstaatlichungsabmachungen an die Oesterreichische bezw. an die Ungarische Staatsverwaltung übergeben worden sind. Zum nächsten Punkte der Tagesordnung, „Bericht über den Stand der Angelegenheit der Verstaatlichung der Bahn“, theilt der Verwaltungsrath mit, dass der diesbezüglich in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 9. Februar d. J. gefasste Beschluss die Genehmigung des Ministeriums des Innern erlangt hat. Die zur Perfektionirung der Verstaatlichungsabmachungen erforderliche Gesetzvorlage hat in Ungarn bereits Gesetzeskraft erlangt, in Oesterreich ist die verfassungsmässige Behandlung noch im Zuge. Die durch die Verstaatlichung bedingte Aenderung der Gesellschaftsstatuten, zu deren Vornahme der Verwaltungsrath ermächtigt worden ist, befindet sich in Durchführung. Vorläufig hat der Verwaltungsrath einen Entwurf neuer Statuten sowohl dem Handelsministerium als auch dem Ungarischen Kommunikationsministerium vorgelegt, und sobald im Einvernehmen mit diesen beiden Ministerien die textliche Feststellung erfolgt sein wird, wird sofort beim Oesterreichischen Ministerium des Innern um Genehmigung der neuen Statuten angesucht werden. Das Perfektwerden der neuen Statuten wird seinerzeit veröffentlicht werden. Die Mittheilung wurde ohne Debatte zur Kenntniss genommen.

Konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg am 9. d. Mts.

Seitens der Alpinen Montangesellschaft, welche die Konzession zum Bau und Betrieb dieser Bahn erhalten und hierfür eine Aktiengesellsshaft ins Leben gerufen hat, wurde bei dieser Versammlung konstatirt, dass die 12 Aktionäre anwesend sind, welche das gesammte in den Statuten festgesetzte Aktienkapital gezeichnet und mit 30 pCt. eingezahlt haben, sohin zur Konstituirung der Gesellschaft geschritten werden könne. Die Versammlung schritt nun zur Wahl von Mitgliedern des Verwaltungsrathes. Ausser den vier aus den Aktionären gewählten Mitgliedern, S. Ritter von Hahn, Karl August Ritter v. Frey, Eduard Palmer und Hermann Preschern, wird ein weiteres fünftes Mitglied seitens der Staatsverwaltung in den Verwaltungsrath entsendet werden.

Generalversammlung der Carl Ludwigbahn am 11. d. Mts.

Der Präsident bemerkte zum Jahresbericht, dass demselben die Gründe zu entnehmen seien, aus welchen das Gesammtergebniss für 1888 gegen jenes des Vorjahres trotz der erhöhten Einnahmen zurückgeblieben ist. Veranlasst wurde dies zunächst durch die vermehrte Zinsenlast, die durch den Bau der Dembicaer Lokalbahn erwachsen ist, sowie durch den Betriebsausfall dieser Lokalbahn, vor allem aber durch jene aussergewöhnlichen Momente, die den Ausgabenetat in so abträglicher Weise beeinflusst haben. Zum nächsten Punkte der Tagesordnung: Beschluss über das Erträgniss des Jahres 1888, bemerkte der Präsident, dass der nach Bestreitung der Zinsen und Amortisation der Prioritätsanlehen verbleibende Reinertrag unzureichend war, um eine fünfprozentige Verzinsung des Aktienkapitals zu ergeben. Der Verwaltungsrath hat sich daher bemüssigt gesehen, den am 1. Januar l. J. fällig gewesenen Koupon der Aktien lediglich mit dem Betrage von 3,15 fl. zur Einlösung zu bringen, was zuzüglich des mit dem Betrage von 5,25 fl. eingelösten Julikoupons eine vierprozentige Dividende für das Jahr 1888 ergibt. Danach verbleibt ein restlicher Reinertrag von 85 976 fl., von welchem zunächst an Tantiemen des Verwaltungsrathes einschl. Präsenzmarken der Betrag von 54 680 fl. in Abzug zu bringen ist, während der Rest von 31 296 fl., bezw. nach Zuschlag des Uebertrages vom vorigen Jahre für 23 309 fl. die Summe von 54 606 fl. zur Verfügung der Generalversammlung verbleibt. Der Verwaltungsrath beantragt, einen Zuschuss auf die Dividende für 1888 nicht zu vertheilen und demnach den nächsten Julikoupon nur mit dem Betrage von 5,25 fl. einzulösen. Von dem verfügbaren Restbetrage von 54 606 fl. seien 40 000 fl. dem Pensionsfonds zuzuführen und der Rest von 14 606 fl. vom Conto sospeso (Oberbauerneuerung) abzuschreiben. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Der Strike in Westfalen übt eine doppelte Rückwirkung bei uns aus. Es wird die Basis aller Industrieaktien erschüttert, die auf Unternehmungen gegründet sind, welche die Mitwirkung vieler Massen von Arbeitern bedingen, andererseits dürfte die Deckung des durch den Strike in Deutschland entstandenen Kohlenmangels durch das Heranziehen der Böhmischen Braunkohle versucht und dadurch eine erhöhte Thätigkeit auf unseren dahin führenden Bahnen bewirkt werden. Demnach war die Börsenstimmung eine gedrückte, da die reaktionäre Strömung gegen Kapital und Unternehmungslust noch andauert. Es wichen Carl Ludwigbahn (206,90), Elbethalbahn (208,75) und Staatsbahn (242). Es stiegen Nordbahn (2604) und Südbahn (107,40), dann Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (234) wegen des Antrages auf ihre Verstaatlichung im Abgeordnetenhause, und alle Ungarischen Bahnen, worauf wir demnächst noch zurückkommen werden.

Aus der Schweiz.

Auszug aus dem Bundesräthlichen Geschäftsbericht vom Jahre 1888 über das Eisenbahnwesen.

(Schluss aus Nr. 36.)

Stand der Personenwagen Ende 1888:

Serie	Klasse	Achsen Normalbahnen	Achsen sonstige Bahnen	Sitzplätze Normalbahnen	Sitzplätze sonstige Bahnen
A	I. Klasse	350	34	3 886	294
AB	I. und II. Klasse .	882	42	12 269	526
ABC	I., II. u. III. Klasse	12	—	296	—
B	II. Klasse	614	165	10 197	2 655
BC	II. und III. Klasse	557	64	10 242	748
C	III. Klasse . . .	1 965	291	42 058	2 842
D	Krankenwagen .	16	—	57	—
	zusammen	4 396	596	79 005	7 065
		4 992		86 070	

Die Sitzplätze vertheilen sich auf die verschiedenen Klassen wie folgt:

	Normalbahnen	sonstige Bahnen	zusammen
I. Klasse	6 490	490	6 890
II. „	23 397	3 220	26 617
III. „	49 118	3 355	52 463
zusammen	79 005	7 065	86 070

Stand der Gepäckwagen Ende 1888:

	Normalbahnen Achsen	sonstige Bahnen Achsen
zweiachsige Wagen . . .	642	32
dreiachsige „ . . .	—	18
vierachsige „ . . .	48	—
zusammen	690	50

Die durch Bundesrathsbeschluss, betreffend Polizeivorschriften für den Viehtransport auf den Schweizerischen Eisenbahnen vom 12. März 1888 angeordnete Entfernung allfällig vorhandener, unter den Wagenboden angebrachter Hundekasten wurde in Angriff genommen und dürfte bis Ende 1889 durchgeführt sein.

Stand der Bahnpostwagen Ende 1888:

zweiachsige Wagen . . . . . . 166 Achsen
dreiachsige „ . . . . 90 „
zusammen 256 Achsen.

Stand der Güterwagen Ende 1888:

	offene Wagen Achsen	gedeckte Wagen Achsen	zusammen Achsen
normale Bahnen	9 099	8 702	17 801
sonstige „	262	106	368
überhaupt	9 361	8 808	18 169

Anlässlich eines Unfalles wurden die Bahnen eingeladen, die Bremsplattformen ihrer älteren Güterwagen mit festen Abschlüssen zu versehen; Ketten haben sich als hierzu ungeeignet erwiesen.

Bei der Jura-Bern-Luzern Bahn und der Gotthardbahn überwiegen die auf ihren Netzen gefahrenen Achskilometer die Leistungen ihres eigenen Materials ganz bedeutend, was aus den nachfolgenden für 1887 ermittelten Zahlen ersichtlich ist.

	Leistungen eigenen Materials auf eigenen und fremden Bahnen Achskm	Leistungen eigenen und fremden Materials auf eigenen Bahnen Achskm	Verhältniss nebenstehender Leistungen
Nordostbahn	62 402 866	68 398 859	1 : 1,096
Suisse Occidentale	44 345 406	49 552 036	1 : 1,116
Verein. Schweizerbahnen	20 870 475	24 213 910	1 : 1,160
Centralbahn	41 391 429	53 640 319	1 : 1,296
Jura-Bern-Luzern Bahn	15 261 720	25 630 970	1 : 1,680
Gotthardbahn	26 186 218	47 646 505	1 : 1,820
zusammen	210 458 114	269 082 599	1 : 1,278

Der Durchgangsverkehr gleicht nur etwa 35 Millionen Achskilometer in obiger Differenz aus.

Brüche von Achsen sind im verflossenen Jahre auf den Schweizerischen Bahnen in etwas geringerer Zahl als im Jahre 1887 vorgekommen, nämlich:

	an Gepäck- und Güterwagen	an Lokomotiven
Rigibahn	—	2
Suisse Occidentale	1	—
fremde Bahnen	3	—
zusammen	4	2

Nach Systemen und in Prozenten ausgedrückt, vertheilen sich die Bremsapparate wie folgt:

	Maschinen	Personenwagen	Bahnpost- und Gepäckwagen
automatische Bremsen	37,4	18,4	26,1
nichtautomatische Bremsen	3 5	1,4	1,6
Die automatischen Bremsen sind:			
Luftbremsen	18,0	12,3	17,9
Federbremsen mit Dampfleitung	10,0	3,0	4,1
Friktionsbremsen mit Seilleitung	8 0	2,7	3 3
Vakuumbremsen	0,9	0,4	0,8
zusammen wie oben	37,4	18,4	26,1

Das prozentuale Verhältniss der Züge (Personenzugkilometer), welche dermalen, im Winterfahrplan 1888/89, auf den Hauptbahnen mit kontinuirlichen Bremsen geführt werden, ergibt sich aus folgenden Zahlen:

	Züge mit Personenbeförderung	Schnellzüge
Jura-Bern-Luzern Bahn	66,5	68,7
Centralbahn	48,1	92,2
Vereinigte Schweizerbahnen	42,7	87,7
Gotthardbahn	40 6	90,4
Nordostbahn	25,6	48,6
Suisse Occidentale	21,9	65,0
zusammen	36,1	70,0

Stand der Beleuchtungseinrichtungen in Prozenten aller Personenwagen Ende 1888:

15,1 pCt. der Wagen mit Gasbeleuchtung,
56,9 „ „ „ „ Petroleumbeleuchtung,
28,0 „ „ „ „ Oellampen.

Stand der Heizungseinrichtungen in Prozenten aller Personenwagen:

	Ende 1887	Ende 1888
Wagen mit Dampfheizung	8,7	13,0
„ „ Luftheizung	40 8	38,8
„ „ Ofenheizung	20,7	19,1

Im Jahre 1888 sind 48 Entgleisungen und 20 Zusammenstösse vorgekommen, wobei 44 Personen getödtet und 214 verletzt wurden. Die nähere Untersuchung der einzelnen Unfälle zeigt folgende Ursachen:

7 Entgleisungen infolge mangelhaften Zustandes des Oberbaues,
8 „ infolge von Defekten und Mängeln der Fahrzeuge,
3 „ infolge von Hindernissen auf der Bahn,
16 „ infolge von unrichtig gestellten oder aufgeschnittenen Weichen,
14 „ infolge höherer Gewalt oder unaufgeklärter Ursachen,
8 Zusammenstösse wegen falscher Weichen- oder Signalstellung,
5 „ wegen anderweiter unrichtiger Dispositionen des Personals,
2 „ wegen mangelhaften Bremsens,
2 „ wegen Nichtbeachtung von Signalen,
3 „ wegen verbotener Manöver auf den Stationen.

Durchschnittlich sind in 1888:

	getödtet	verletzt
Reisende:		
auf 1 Million Personen	0,15	0,33
„ 1 „ Personenkilometer	0,01	0,02
„ 1 „ Wagenachskilometer	0,01	0,02
Bahnbedienstete:		
auf 1 Million Wagenachskilometer	0,06	0,44
Dritte Personen:		
auf 1 Million Wagenachskilometer	0,04	0,07

Zum Zweck einer abschliesslichen Regelung der Fragen, betreffend die Sonntagsruhe und die täglichen Dienstzeiten des Eisenbahnpersonals hat der Bundesrath den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt. Die Direktion der Centralbahn hat seither beschlossen, dem sämmtlichen Stationspersonal den dritten Sonntag frei zu geben und die Maximaldauer des Dienstes dieses Personals überall auf 16 Stunden zu setzen. Dieselbe Anordnung bezüglich der Maximaldauer des täglichen Dienstes hat die Direktion der Nordostbahn für das Zugpersonal durchgeführt.

Mit dem 1. Mai 1888 hat die zehnjährige Periode begonnen, deren durchschnittlicher Reinertrag als Ausgangspunkt für die bei dem konzessionsgemässen Rückkauf der meisten und bedeutendsten Eisenbahnen vom Bund zu bezahlende Entschädigung gelten soll; immerhin in der Meinung, dass diese nicht weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf, von welchem, bei den seit 1873 ertheilten Konzessionen, der Betrag eines allenfalls vorhandenen Reserve- und Erneuerungsfonds in Abrechnung zu bringen wäre. Wie anderen Orts schon wiederholt hervorgehoben worden ist, lässt die Vielzahl der Konzessionen, auf welcher fast jede der grösseren Gesellschaften beruht, die Eventualität zu, dass der Bund für die einen Linien den über dem Baukapital stehenden Ertragswerth, für die andern dagegen das über dem letztern stehende Anlagekapital zu bezahlen haben wird, wenn er nicht, was ihm allerdings zustehen würde, eine Auswahl der Linien trifft, durch welche der in dieser Disposition liegende Nachtheil vermieden wird. Wir haben die Gesellschaften durch Kreisschreiben vom 21. Juli 1888 eingeladen, ihre Ertragsrechnungen von 1888 an auf die einzelnen Konzessionen zu richten, denselben aber gleichzeitig Unterhandlungen darüber anerboten, ob nicht die Konzessionen jeder Gesellschaft einheitlich und in dem Sinn zusammengelegt werden könnten, dass beim Rückkauf entweder der Ertragswerth der sämmtlichen Linien oder der Anlagewerth derselben bezahlt werden müsse. Wir gingen dabei von dem wohl unanfechtbaren Grundsatze aus, dass der Bund, wenn er überhaupt Bahnen zurückkaufen will, den Besitz der sämmtlichen Hauptbahnen des Landes zu erwerben habe, und

dass es nicht zulässig sei, die einzelnen Bahnen einer Gesellschaft konzessions- und stückweise zu kaufen. Dieses letztere Verfahren würde in der Regel zur Folge haben, dass nur die weniger gut rentirenden Bahnen in dem Besitz der Gesellschaften verblieben und diese damit in die Unmöglichkeit versetzt würden, den Bedürfnissen des Verkehrs zu genügen, wodurch eine Benachtheiligung grosser und wichtiger Landestheile entstehen müsste, welche der Bund niemals in Aussicht nehmen kann. Abgesehen von diesem entscheidenden Moment wird es, wenn nicht unmöglich, doch mit den grössten Schwierigkeiten verbunden sein, die Grundsätze festzustellen, nach denen die Rechnungen für die einzelnen Konzessionsstrecken aufzustellen sind, ganz abgesehen von der kaum zu bewältigenden Arbeit, welche sich aus dieser, die Zahl der Rechnungen mindestens verfünffachenden Rechnungsweise für die Gesellschaften sowohl, als für den Bund ergeben würde.

Eine Verständigung zwischen dem Bund und den Gesellschaften ist um so mehr vorauszusehen, als beide Theile nicht auf greifbare Rechte, sondern in Wahrheit nur auf Eventualitäten zu verzichten haben.

Die meisten Gesellschaften haben von unserem Anerbieten Gebrauch gemacht, und es ist mit einer derselben, nämlich der Jura-Bern-Luzern Bahn, unter dem Genehmigungsvorbehalt der kompetenten Gesellschaftsbehörden, ein Uebereinkommen bereits vereinbart, wonach im Fall des konzessionsmässigen Rückkaufs auf den nächsten offenen Termin die sämmtlichen dermalen im Eigenthum der Gesellschaft befindlichen Eisenbahnen mit der Wirkung als ein Ganzes behandelt werden sollen, dass für die Ermittelung der Rückkaufssumme der nach Maassgabe der Konzessionen festzustellende Reinertrag der sämmtlichen Linien während der zehn Kalenderjahre gelten soll, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, vorangehen; immerhin unter Wahrung des Anspruches der Jura-Bern-Luzern Bahn auf Vergütung mindestens des ursprünglichen Anlagekapitals im Sinn der Konzessionen.

Als nächster offener Rückkaufstermin gilt der 1. Mai 1903, als Kündigungstermin der 30. April 1898.

Der Bundesrath verzichtet dagegen auf die im Beschluss vom 21. Juli für jede einzelne Konzession verlangte besondere Ermittelung der Reinerträgnisse.

Mit den übrigen Gesellschaften sind die Verhandlungen noch schwebend.

Die neue Bulgarische Eisenbahn Jamboli-Burgas.

Mit beachtenswerthem Eifer sind die Machthaber des, in politischer Beziehung zunächst noch um seine Selbständigkeit ringenden Fürstenthums Bulgarien bemüht, ihrem Lande die Segnungen der modernen Kultur zu erschliessen, und mit Nachdruck werden daselbst daher die auf den Bau weiterer Eisenbahnlinien gerichteten Bestrebungen seitens der Regierung thatkräftig und moralisch unterstützt. Ein neuer Beweis hierfür ist die vor wenigen Tagen erfolgte Inangriffnahme des Baues der Eisenbahnlinie Jamboli-Burgas. Unter Betheiligung des Prinzen Ferdinand, der Minister, der Civil- und Militärbehörden und einer zahlreichen Menschenmenge ist dem Beginne der Arbeiten für dieselbe am 13. d. Mts. die feierliche Weihe ertheilt, und wenn die bei dieser Gelegenheit zum Ausdrucke gebrachten Hoffnungen begründet sind, so würde der Vollendung der Bauten noch im Laufe dieses Jahres entgegengesehen werden können. Mit Rücksicht auf die vielfachen Schwierigkeiten, unter welchen die Dinge sich in den Balkanländern zu entwickeln pflegen, wird man jedoch gut thun, in dieser Hinsicht nicht allzu hoffnungsselig zu sein.

Die wirthschaftliche Zukunft der neuen Bahn erscheint recht verheissungsvoll. Als Fortsetzung der bereits im Jahre 1874 eröffneten, von der noch älteren Bahnstrecke Konstantinopel-Philippopel abzweigenden Strecke Tirnova-Semenli-Jamboli wird dieselbe in einer Länge von etwa 108 km einen der fruchtbarsten Theile Bulgariens durchziehen und an dem besten Hafen des Landes enden. Auf der genannten älteren, 105 km langen Zweiglinie soll sich schon jetzt ein ziemlich reger Frachtverkehr bewegen, namentlich in der Zeit nach der Ernte, in welcher das Getreide nach Konstantinopel und nach der am Aegäischen Meere gelegenen Hafenstation Dedeaghatsch (dem Endpunkte der in Adrianopel von der Hauptstrecke sich abzweigenden Seitenbahn) ausgeführt wird. Nach der Fertigstellung der neuen Strecke dürfte der Verkehrsstrom, welcher auf der jetzigen Sackbahn naturgemäss der Hauptlinie zustrebt, zum grossen Theile die umgekehrte Richtung einschlagen, zumal der Hafen von Burgas für den Wasserumschlag recht günstig liegt und die Bulgarische Ausfuhr daselbst von den Türkischen Zollplackereien unabhängig ist.

Burgas scheint hiernach begründete Aussicht zu haben, ein Haupthandelsplatz zu werden. Um so mehr würde es daher befremden, wenn das Gerücht sich bestätigen sollte, dass der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd, welcher seit der Verlegung des Pariser Orient-Expresszuges von der Strecke Budapest-Varna auf die Strecke Budapest-Konstantinopel, den bisher an ersteren anschliessenden Dampferbetrieb zwischen Konstantinopel und Varna aufgegeben hat, beabsichtigen sollte, Varna fortan nur noch bei den zwischen Konstantinopel und Braila wöchentlich einmal in jeder Richtung stattfindenden Dampferfahrten zu berühren, ohne bei dieser Gelegenheit auch Burgas anzulaufen. Wohl mit Recht weist u. a. das „Handelsmuseum" darauf hin, dass es bei dem Einflusse, welcher von der neuen Bahn Jamboli-Burgas auf die Umgestaltung der internationalen Verkehrsverhältnisse erwartet werden dürfte, im eigenen Interesse des Lloyd läge, an Stelle der bisherigen Postlinie Varna-Konstantinopel eine, lediglich für den Geschäftsverkehr auszunützende Dampferverbindung Konstantinopel-Burgas-Varna-Küstendje einzurichten, um dem anderweitigen Wettbewerbe auf dem Schwarzen Meere, welcher sich in neuerer Zeit ohnehin schon recht fühlbar gemacht habe, erfolgreich entgegen treten zu können.

Die Eisenbahn Jamboli-Burgas wird auf Staatskosten unter Heranziehung des Geniebataillons und anderer Truppenabtheilungen gebaut werden. Die Ausführung etwaiger grösserer Kunstbauten, welche nach Maassgabe der örtlichen Verhältnisse jedoch nur in geringer Zahl vorkommen dürften, soll dem Vernehmen nach an Privatunternehmer vergeben werden. K—e.

Aus Russland.

Umwandlung von Eisenbahn-Obligationen.

Das Kaiserlich Russische Finanzministerium hat unter dem 27. April d. J. folgenden Erlass veröffentlicht: In Ausführung des Allerhöchsten Ukases an den Finanzminister vom 26. April 1889 bringt der Finanzminister folgendes zur allgemeinen Kenntniss: I. Die in Umlauf befindlichen, bis jetzt noch nicht zur Rückzahlung verloosten, oder auf Grund des Allerhöchsten Ukases vom 20. Februar 1889 noch nicht umgewandelten 5prozentigen konsolidirten Obligationen der Russischen Eisenbahnen VII. Emission (von 1884) werden hiermit zur Rückzahlung zum 3./15. August 1889 gekündigt. Die Verzinsung dieser Obligationen hört demgemäss mit dem 3./15. August 1889 auf. Von demselben Tage an beginnt die baare Rückzahlung des Nennbetrages der genannten Obligationen: In Russland bei der Staatsbank, bei der Petersburger Diskontobank und bei der Petersburger Internationalen Handelsbank; in Frankreich bei den Herren de Rothschild frères in Paris und bei den von denselben bezeichneten Bankhäusern; in Deutschland bei Herrn S. Bleichröder und der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin, bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M., sowie bei den von diesen Firmen bezeichneten Zahlstellen; in England bei Herren N. M. Rothschild & Sons in London; in Amsterdam, Brüssel und Newyork bei den von Herren de Rothschild frères in Paris bezeichneten Bankhäusern. Die Rückzahlung der bezeichneten Obligationen der VII. Emission findet statt in London zum Nennwerth in Pfund Sterling und an allen anderen Plätzen zum Gegenwerth des Nennbetrages in den betreffenden Landesmünzen zu dem offiziell notirten Vistakours auf London. Die zur Rückzahlung vorgelegten Obligationen müssen mit allen, nach dem 19. April (1. Mai) 1889 fälligen Koupons versehen sein und wird im entgegengesetzten Falle der Betrag der fehlenden Koupons von der Kapitalsumme in Abzug gebracht. Gleichzeitig mit der Auszahlung des Kapitals erfolgt bei oben genannten Stellen die Zahlung der bis zum 3./15. August 1889 aufgelaufenen Zinsen. Die Zahlung dieser Zinsen erfolgt in den betreffenden Landesmünzen zu denselben Rechnungsverhältnissen, wie die Auszahlung des Kapitals der Obligationen. Die Inhaber der 5prozentigen konsolidirten Eisenbahnobligationen VII. Emission werden aufgefordert, um Kapital und Zinsen ihrer Stücke ohne Aufschub vom 3./15. August 1889 an zu erheben, ihre Titres behufs Prüfung der vorgelegten Obligationen, Vergleichung der Stücke mit den Ziehungslisten, Kontrole der Koupons usw. bei den oben bezeichneten Stellen spätestens am 20. Juli/1. August 1889 vorzulegen. II. Behufs Beschaffung der erforderlichen Mittel zur Rückzahlung der noch nicht verloosten oder auf Grund des Allerhöchsten Ukases vom 20. Februar 1889 noch nicht umgewandelten 5prozentigen konsolidirten Obligationen VII. Emission (von 1884), der I. (von 1870), der III. (von 1872) und der IV. (von 1873) werden 4prozentige konsolidirte Russische Eisenbahnobligationen II. Serie im Nennbetrage von 310 498 000 Rbl. Gold emittirt, unter genauer Einhaltung der betreffenden Allerhöchst vorgeschriebenen Bestimmungen. III. Den Inhabern von 5prozentigen konsolidirten Obligationen Russischer Eisenbahnen der VII. als wie auch der I., III. und IV. Emission ist es ge-

stattet, falls sie auf die 4prozentigen Russischen konsolidirten Eisenbahnobligationen II. Serie zu zeichnen wünschen, ihre Zahlungen in 5prozentigen Konsols zu leisten. Zu diesem Zwecke steht es ihnen frei, diese Obligationen bei den obengenannten Bankhäusern und Kreditinstituten zu den Bedingungen und Terminen, welche in den mit Genehmigung des Kaiserlich Russischen Finanzministers durch die genannten Bankhäuser und Kreditinstitute veröffentlichten Prospekten enthalten sind, vorzulegen, wobei die diesen Bedingungen und Terminen entsprechenden Forderungen der besagten Inhaber auf die neuen 4 prozentigen konsolidirten Eisenbahnobligationen II. Serie mit Ausnahme der Bruchtheile voll berücksichtigt werden. IV. Alle Obligationen der 5 prozentigen konsolidirten Eisenbahnanleihen I., III. und IV. Emission, welche weder tiragirt, noch auf Grund des Allerhöchsten Ukases vom 20. Februar 1889 umgewandelt und von ihren Inhabern auch zur Umwandlung zu oben angegebenen Bedingungen nicht vorgelegt worden sind, gelangen im Laufe des Jahres 1889 zur Rückzahlung. Die Termine zur Rückzahlung und des damit verbundenen Aufhörens der Verzinsung dieser Obligationen werden für jeden Rückzahlungstermin von dem Finanzminister zur allgemeinen Kenntniss gebracht, und zwar mindestens drei Monate vor dem Termin, von welchem ab die Verzinsung dieser Obligationen aufhört.

Neubauten.

Der Verkehrsminister soll, wie die „Birshewyja Wedomosti" erfahren, die Anordnung getroffen haben, dass mit den Vorarbeiten zum Bau der Eisenbahnlinien von Baranowitschi bis Mlawo an der Weichselbahn sofort zu beginnen sei, um auf diese Weise eine unmittelbare Verbindung zwischen den Polessjebahnen und den Häfen des Baltischen Meeres herzustellen. Der Bau dieser Eisenbahn soll auf Staatskosten ausgeführt werden; demnächst soll die Warschau-Terespoler Eisenbahn, sowie die Sedlez-Malkinsk- und Brest-Holm-Eisenbahn, die gegenwärtig von der Warschau-Terespoler Eisenbahn betrieben werden, der Verwaltung der Polessje-Eisenbahnen unterstellt werden.

Eisenbahnprojekt Wladikawkas-Baku.

Ein am 7. Mai in Baku abgehaltener Kongress der Naphtaindustriellen hat beschlossen, dahin zu wirken, dass sobald als möglich eine Eisenbahn von Wladikawkas nach Baku gebaut werde.

Rybinsk-Bologoye-Eisenbahn.

Nach der „Petersb. Börs.-Ztg." schätzt man die Dividende für das Jahr 1888 auf 3 R. für die Aktie.

Getreideelevatoren.

Behufs Hebung des Ausfuhrgeschäftes und besserer Organisirung desselben beabsichtigt die landwirthschaftliche Gesellschaft für Südrussland, welche ihren Sitz in Odessa hat, die Errichtung von Elevatoren auf den Hauptplätzen des Getreideverkehrs und namentlich in Odessa, in Nikolajew, Sebastopol, Cherson, Kertsch, Akkerman, Berdiansk usw., ebenso an verschiedenen Hauptpunkten der Binnenschiffahrt und der Eisenbahnen. Es würde dadurch die zweckmässige Unterbringung und Vertheilung der Waaren ermöglicht und einem längst gefühlten Bedürfnisse abgeholfen.

Lulea-Ofotenbahn.

Aus vielfachen neueren Mittheilungen der Tagespresse über die Lulea-Ofotenbahn ist ersichtlich, dass dieses Unternehmen sich in einer Krisis befindet, deren Ende und Ergebniss zunächst noch nicht abzusehen ist. Unter den Bauarbeitern sind nämlich wegen der seit längerer Zeit rückständigen Löhnung ernstliche Unruhen ausgebrochen, zu deren Beschwichtigung seitens der Regierung die Mitwirkung militärischer Hilfe hat in Anspruch genommen werden müssen. Auf wen die eigentliche Schuld bezüglich dieser Zahlungsunfähigkeit entfällt, ist aus den Zeitungsnachrichten nicht genau erkennbar. Es scheint, dass die in London ansässige Gesellschaft, die Konzessionsinhaber und die Bauunternehmer, einander gegenseitig anklagen und dass die Beziehungen derselben zu einander eine Schärfe erhalten haben, welche auf eine Lösung der bisherigen Verhältnisse hindrängen. Dass alsdann der Staat seine Hand auf das Unternehmen legen sollte, wird augenscheinlich von vielen Seiten gewünscht und ist bereits wiederholt angedeutet, ohne jedoch erkennen zu lassen, inwieweit diese Wünsche an maassgebender Stelle getheilt werden. Vielleicht könnte die Regierung aber auch ohne innere Neigung dazu gedrängt werden, denselben zu entsprechen, wenn, wie vielfach verlautet, über die Gesellschaft der Konkurs eröffnet werden müsste.

Zu beachten ist hierbei, dass auch zwischen der Regierung und der Eisenbahndirektion Streitfragen bestehen, deren Erledigung der letzteren erhebliche Kosten verursachen könnte, falls erstere nicht ein grosses Entgegenkommen zeigt. Die Gesellschaft soll nämlich die Stationen durchaus nach eigenem Ermessen angelegt haben, obwohl die genauen Entwürfe für dieselben nach Maassgabe der Konzessionsbedingungen der Regierung zur Genehmigung vorzulegen waren. Wegen dieses eigenmächtigen Vorgehens soll die Gesellschaft zur Verantwortung aufgefordert und gleichzeitig die Vorlage der Zeichnungen für die Stationsanlagen angeordnet sein, damit die Interessen des Staates bezüglich derselben gewahrt werden können.

IV. Generalversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins.

Auf der am 29., 30. und 31. August d. J. in Mailand stattfindenden IV. Generalversammlung des Internationalen Permanenten Strassenbahnvereins werden nach Maassgabe des uns vorliegenden Fragebogens folgende Gegenstände berathen werden.

1. Frage. Welche Pferderacen haben sich in dem Betriebe am besten bewährt und aus welchen Gründen sind dieselben gewählt? Zwischen welchen Altersgrenzen werden die Pferde benutzt, und welche Fütterungs- und Arbeitsbedingungen sind für dieselben am günstigsten? Wie lange bleiben die Pferde diensttauglich? Wie hoch sind die durchschnittlichen Ankaufspreise derselben in ihrem Ursprungslande und frei nach dem Betriebsorte geliefert? Wie hoch ist der durchschnittliche Verkaufspreis der ausrangirten Pferde?

2. Frage. Was für Hufbeschlagsysteme werden angewendet, und zwar im Sommer und im Winter, und wie gross ist das mittlere Durchschnittsgewicht der Vorder- und der Hintereisen, sowie die Breite und Dicke derselben in ihren verschiedenen Theilen? Welche Vor- und Nachtheile haben die angewendeten Systeme?

3. Frage. Welche besondere Sicherheitsmaassregeln werden im Betriebe angewendet; werden die Strecken durch ständige Wächter beaufsichtigt und gehen dem Zuge beim Durchfahren der Ortschaften besondere Bedienstete voran? Sind diese Maassregeln getroffen, weil sie von der Betriebsverwaltung für nothwendig erachtet sind, oder sind dieselben durch — näher anzugebende — Polizeiverordnungen vorgeschrieben?

4. Frage. Wie gross ist die Anzahl der Wagen bei regelmässiger Zusammenstellung der Züge? Wie viele Plätze enthält jeder Wagen? Aus wie vielen Wagen darf der Zug im äussersten Falle bei grossem Andrange bestehen? Durch welche Umstände (Maschinenkraft, Streckenprofil, Polizeireglement usw.) ist die grösste Zahl der Wagen bei der Bildung der Züge begrenzt? Wie gross ist die regelmässige Geschwindigkeit der Züge in den Ortschaften und auf freiem Felde? Durch welche Umstände (Maschinenkraft, Streckenprofil, Polizeireglement usw.) ist die grösste Geschwindigkeit der Züge begrenzt?

5. Frage. Welche mechanische Motoren werden beim Betriebe im Innern der Städte verwendet? (Bei Dampfmotoren sind anzugeben: der Cylinderdurchmesser, der Kolbenhub, der Raddurchmesser, der Radstand, die Heizfläche, der Dampfdruck, der Fassungsraum der Wasser- und Kohlenbehälter, das Gewicht des Motors — leer und im Dienste —, der Raddruck der Triebräder, die allgemeine Kesselkonstruktion, die Vorrichtungen zur Vermeidung des Rauches und zur Kondensation des Dampfes, das Bremssystem, die Beschaffenheit des Feuerungsmaterials, die Zugkraft, das Bedienungspersonal.) Welche sonstigen mechanischen Motoren werden verwendet? Welche Ausdehnung hat der städtische Betrieb? Wie gross ist die Spurweite, der kleinste Krümmungshalbmesser und die stärkste Steigung der Bahnen? Welche Vor- und Nachtheile haben die angewendeten Systeme und welche Verbesserungen erscheinen wünschenswerth?

6. Frage. Welche Kuppelungsvorrichtungen bestehen zwischen Lokomotive und Wagen und zwischen den einzelnen Wagen?

7. Frage. Wodurch werden die beim Einfahren in die Krümmungen vorkommenden Stösse verursacht? Was für Anordnungen sind bezüglich der Gleis- und Wagenkonstruktion zu treffen, um diese Stösse zu vermeiden?

Verschiedenes.

Frachtentarife nach Italien.

Das Oesterreichische Konsulat in Mailand macht die nach Italien ausführenden Industriellen darauf aufmerksam, dass, wenn sie ihre Waaren nicht nach dem allgemeinen, sondern nach dem Ausnahme- oder besonderen Frachttarif befördern lassen wollen, dies auf dem Frachtbrief nicht allein mit den Anfangsbuchstaben, wie z. B. A. T., sondern ganz ausführlich und deutlich angemerkt sein soll. In Fällen, in welchen dieses nicht oder nur undeutlich geschehen und wo in gutem

Glauben der besondere Tarif als selbstverständlich anwendbar erachtet ist, hat sich das K. K. Konsulat in Mailand, weil die dortige Bahnverwaltung letzteren nicht gelten lassen wollte, an die Direktion der Adriatischen Eisenbahn in Florenz um Ersatz des mehrgezahlten Betrages gewendet. Derselbe ist nur aus Rücksicht für das K. K. Konsulat geleistet, jedoch hat die bezeichnete Direktion erklärt, dass sie fernerhin solche Reklamationen nicht berücksichtigen könne, und dass, falls die Anwendung des besonderen Tarifes beabsichtigt werde, dies, wie erwähnt, auf den Frachtbriefen bei der Abgangsstation deutlich angegeben werden müsse.

Griechische Eisenbahnen.

Nachstehende Uebersicht enthält die in Griechenland vorhandenen bezw. im Bau begriffenen oder in Aussicht genommenen Eisenbahnstrecken, sowie deren ungefähre Längen.

1. Im Betriebe befindliche Bahnen:

Piräus-Athen	10 km lang
Athen-Piräus-Peloponnes	306 „ „
Attische Bahnen	60 „ „
Thessalische Bahnen	204 „ „
Pyrogos-Catacolo	18 „ „

2. Im Bau befindliche Bahnen:

Mili-Tripoli Calamata	185 „ „
Patras-Pyrgos	104 „ „
Missolonghi-Arignion	44 „ „

3. In Aussicht genommene Bahnen:

Athen-Larissa-Landesgrenze	400 „ „
Pyrgos-Pylos	130 „ „
Pyrgos-Sparta-Gythion	133 „ „
Diacophto-Calavryta	23 „ „
Missolonghi-Anti-Rio	30 „ „

Mit Ausnahme der Strecke Piräus-Athen sind die im Betriebe befindlichen Bahnen bekanntlich schmalspurig; ebenso werden auch die übrigen Strecken, ausser der Linie Athen-Larissa-Landesgrenze hergestellt.

Eisenbahnen in Peru.

Die Peruanische Regierung will die Eisenbahnlinie Lima-Pisco im Wege der Verdingung vergeben. Zu diesem Zwecke erkennt dieselbe dem Erbauer der Eisenbahn ihr Eigenthum auf immer zu und verpflichtet sich für den Staat, während 25 Jahren keine Wettbewerbslinie zu konzessioniren. Sie gewährt ferner alles zur Anlegung der Gleise und der Stationen erforderliche Land und 25 000 ha Land. Dagegen ist der Unternehmer verpflichtet, diese Eisenbahnlinie in 5 Jahren fertig zu stellen.

Eisenbahn in Südafrika.

Die Erbauung einer Eisenbahn von der Hauptstadt des Transvaal nach Johannisburg soll beschlossen sein.

Die längste gerade Eisenbahnstrecke.

Die längste gerade Eisenbahnstrecke der Welt dürfte voraussichtlich die zwischen Buenos Ayres und dem Fuss der Anden befindliche Bahn sein, welche bei einer Länge von 340 km keine Krümmung enthält. Diese Strecke ist ferner deshalb bemerkenswerth, weil sie keine Brücke und keine über die Weite eines gewöhnlichen Durchlasses hinausgehende Oeffnung, sowie keinen Einschnitt oder Auftrag von mehr als 1 m Tiefe bezw. Höhe besitzt.

Kohlenbergbau in Japan.

Auf den Inseln Kiusiu und Jasso sind reiche Kohlenlager erschlossen worden. Früher waren es vier Kohlenbecken mit einem Flächeninhalt von 400, 155, 90 und 40 qkm. Die Karatinkohle bildet ein Flötz von etwa 1,5 m Mächtigkeit in der Sandsteinformation und erstreckt sich über ungefähr 100 qkm. Auf der Insel Amakusa im Westen von Kiusiu befindet sich Anthrazit. Ein ausgedehntes Kohlenfeld befindet sich auch in nächster Nachbarschaft von Tokio. Ausserdem gibt es dort, über alle Provinzen zerstreut, Braunkohlen (Lignit) in reichlicher Menge. Die Japaner haben begonnen, von einigen dieser Flötze zu fördern. Im Jahre 1881 betrug die Ausbeute 700 000 t, dieselbe ist aber alljährlich in starkem Wachsthum begriffen. Zur Verwendung gelangen die besten Europäischen Maschinen, welche vorzugsweise aus Deutschland, nur zu einem kleinem Bruchtheile aus England bezogen werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird die Station Reichenau-Gablonz der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Juni d. J. an den Namen „Reichenau i/B.“ führen.

Berlin, den 17. Mai 1889. (1209)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Thüringisch - Bayerischer Verband. Durch den am 1. Juni d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XIX werden neue bezw. abgeänderte Tarifsätze für die Stationen Neufahrn bei Ergoldsbach, Crensitz, Kämmereiforst, Klitzschmar, Rackwitz bei Leipzig, Reussen und Zschortau, ferner neue Ausnahmetarifsätze für gebrannte Steine des Spezialtarifs III ab Greppin und neue Holzfrachtsätze zwischen Marxgrün-Steben und Weimar Thür. und W.-G. Bhf. eingeführt, ferner werden die besonderen Bestimmungen, sowie die Ausnahmetarife

- Nr. 1 für Holz des Spezialtarifs II, sowie
- Nr. 4 für Schleifholz,
- Nr. 6 für bestimmte Stückgüter,
- Nr. 5 für Stückgut im allgemeinen und
- Nr. 7 für Metallstückgüter und
- Nr. 11 für Eisenabfälle

ergänzt bezw. abgeändert; auch wird der Ausnahmetarif Nr. 3 für Holz des Spezialtarifs III auf die Artikel Holzsägemehl und Holzsägespähne, unverpackt, Holzwolle, Torf, Torfstreu und Torfkohle ausgedehnt. Ferner erhält die Station Marktschorgast die Bezeichnung „Marktschorgast-Berneck.“

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 15. Mai 1889. (1210)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 1 zu dem vom 1. Februar d. J. ab gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Ober-Graslitz (a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn), sowie abgeänderte Frachtsätze für Station Klingenthal.

Abdrücke dieses Nachtrages können durch unsere Wirthschafts - Hauptverwaltung hierselbst zum Preise von 10 ₰ bezogen werden. (1211)

Dresden, am 14. Mai 1889.

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Thüringischer, bezw. Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. Juni d. J. werden die im Sächsisch-Thüringischen Verbande bestehenden Frachtsätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehre mit der Station Buttstädt der vormaligen Nordhausen-Erfurter Eisenbahn— Tarif vom 1. Februar 1887 — aufgehoben.

An demselben Tage kommen im Norddeutsch-Sächsischen Verbande für dieselben Beförderungsgegenstände neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Buttstädt und den Stationen Franzensbad, Görlitz, Grünhainichen, Löbau, Loitzsch-Hohenleuben, Neumark und Priestewitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen zur Einführung, welche bei den vorgenannten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 14. Mai 1889. (1212)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Durch den am 1. Juli dieses Jahres zur Einführung kommenden Nachtrag I zum diesseitigen Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil II, tritt vom genannten Tage ab eine Bestimmung in Kraft, wonach für das Tränken des Viehs auf den Stationen Amanweiler, Deutsch-Avricourt, Metz und Mülhausen eine feste Gebühr von 50 ₰ für jeden Wagen (und zwar ohne Unterschied zwischen ganzen und Theilladungen) erhoben wird.

Strassburg, den 11. Mai 1889. (1213)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn - Gütertarife Köln (linksrheinisch)-Frankfurt a. M. und Hannover und Saarkohlentarif Nr. 18. Am 1. Juli d. J. gelangen erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Bahnhöfen in Frankfurt a. M. und Hanau einerseits und den zwischen Taben (einschl.) und Neunkirchen (einschl.) gelegenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits zur Einführung.

Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen. (1214)

Köln, den 14. Mai 1889.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Böhmisch - Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Tarifnachtrag II in Kraft. Derselbe enthält unter anderem: Aufnahme der Station „Riesa-Elbkai", sowie einige Aenderungen von Frachtsätzen im Verkehre mit Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und Berichtigungen einiger Frachtsätze, welche erst vom 15. Juli dieses Jahres an gelten, insoweit als Erhöhungen damit verbunden sind.

Für den Verkehr von den Stationen Buschtêhrad, Duby, Kladno (alt), Neu-Kladno und Wejhybka im Verkehre mit Elsterwerda, Gröditz, Röderau und Wülknitz sind durch den am 1. April d. J. eingeführten Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen über Kralup-Bodenbach billigere Frachtsätze eingeführt worden, und es kommen diese Stationen daher hier in Wegfall.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 13. Mai 1889. (1215)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - Polnischer Verband. Am 1. Juni 1889 treten im Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande:

a) der Nachtrag 6 zum Verband-Gütertarif, Theil I, enthaltend eine Ergänzung zu § 51 „Zoll- und Steuervorschriften" und eine Berichtigung, sowie
b) der Nachtrag 5 zum Tarifheft Nr. 5, enthaltend direkte Frachtsätze für Station Goldberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, in Kraft.

Einzelne Abdrücke dieser Nachträge sind bei den Verbandstationen und bei der unterzeichneten Verwaltung kostenlos zu haben.

Bromberg, den 7. Mai 1889. (1216)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Juni 1889 bezw. dem Eröffnungstage der Strecke Wongrowitz-Inowrazlaw kommen für den Direktionsbezirk Bromberg zur Einführung:

I. Der Nachtrag 7 zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von
   a) Personen und Reisegepäck,
   b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   c) Eil- und Frachtgütern
   vom 1. April 1888, enthaltend:
   1. Entfernungen für die Stationen der Strecke Wongrowitz - Inowrazlaw und den Personen-Haltepunkt Rachelshof;
   2. anderweite Entfernungen zufolge der Abkürzungslinie Rogasen-Inowrazlaw;
   3. abgekürzte Entfernungen für Hoppegarten, Kaulsdorf und Neuenhagen;
   4. Berichtigungen, welche in einzelnen Fällen geringfügige Erhöhungen zur Folge haben.
II. Neue und anderweite, zum Theil erhöhte Getreide-Ausnahmefrachtsätze, welche bei den Stationen des Bezirks Bromberg zu erfahren sind.

Die Erhöhungen treten erst am 1. Juli 1889 in Kraft.

Bromberg, den 10. Mai 1889. (1217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichischer Grenzstationen-Tarif. Zu oben bezeichnetem Tarife Theil II vom 1/1. 1889 tritt mit 1. Juni l. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher Reexpeditionsbestimmungen enthält und bei den betreffenden Verwaltungen bezogen werden kann.

Wien, am 15. Mai 1889. (1218RM)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Schuppen aus Paraffin oder Erdwachs, verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
nach Krakau	1,71 *M.*
„ Saybusch	1,68 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Krakau	1,66 „
„ Saybusch	1,63 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Krakau	2,18 „
„ Saybusch	2,15 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. Mai 1889. (1219)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Wien K. F. N. B., K. F. J. B., K. E. B., St. E. G., Oe. N. W. B.	1,84 *M.*
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien K. F. N. B., K. F. J. B., K. E. B., St. E. G., Oe. N. W. B.	1,79 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien K. F. N. B., K. F. J. B., K. E. B., St. E. G., Oe. N. W. B.	2,20 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 14. Mai 1889. (1220)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Donau - Umschlags - Verkehr mit Serbien via Korneuburg. Für Pflaumen (Serbisch-Bulgarischer Provenienz) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Korneuburg nach Tetschen trs. und Laube	
a) im Verkehre mit Hamburg	1,76 Frcs. Gold
b) im Verkehre mit allen übrigen Stationen	2,03 „ „

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive 12 Cts. Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 14. Mai 1889. (1221)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Mit 1. Juli 1889 tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Galizische Linien inklusive der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn), der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn und der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbach andererseits ein neues Tarifheft 1 in Kraft und wird mit dem gleichen Termine das für den obigen Verkehr bestehende Heft 1 vom 1. Mai 1886 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I—IV aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes können bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, wie in den grösseren Verbandstationen bezogen werden.

Wien, den 15. Mai 1889. (1222)
Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl - Ludwigbahn
im eigenen und im Namen der übrigen Verbandverwaltungen.

Wiener Verbindungsbahn. (Frachtgebührenberechnung für Güter des Spezialtarifs 3.) Für alle jene Güter, welche mittelst Nachtrages III zum Tarife, Theil I vom 1. September 1887, gültig vom 1. Mai 1889, in den neuen Spezialtarif 3 eingereicht wurden (Position 121 a, 154, 493, 531a und 611a) wird auf der Wiener Verbindungsbahn bis zur Durchführung im Tarifwege die in dem Gebührentarife vom 1. November 1879 für die Güterklasse C. fixirte Gebühr berechnet und eingehoben.

Wien, den 15. Mai 1889. (1223)
Für das Verwaltungskomitee der Wiener Verbindungsbahn:
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

---

3. Verdingungen.

Verdingung von Dezimalwaagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 10 Stück Dezimalwaagen in einem Loose beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 *M.* in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Auf-

schrift „Angebot auf Lieferung von Dezimalwaagen" zu dem auf Montag, den 27. Mai 1889, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 13. Mai 1889. (1224)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1889 bis dahin 1890 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Steinkohlen (doppelt gesiebte Würfelkohle) ungefähr 2000 t, soll öffentlich frei Eisenbahnwagen Oels vergeben werden. Verschlossene Angebote sind portofrei bis zum 17. Juni d. J. an uns einzureichen, von wo auch die Lieferungsbedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können. (1225)

Oels, den 14. Mai 1889. Direktion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Lieferung von Petroleum und Rüböl. Die Lieferung von annähernd

78 000 kg Petroleum,
40 000 „ Rübschmieröl und
19 000 „ Rübbrennöl

für die Oesterreichischen Linien der Gesellschaft wird im Wege einer Offertverhandlung vergeben.

Die Offerten sind versiegelt, mit der Aufschrift „Offerte für Oele" und mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, bis 7. Juni l. J., 11 Uhr Vormittags, bei der Centralleitung in Wien (I. Elisabethstrasse 9) oder bei der Betriebsdirektion in Lemberg einzubringen, und ist bis zu demselben Termine ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes separat zu erlegen.

Die Ablieferung der Oele hat in der Zeit vom 1. Juli l. J. bis Ende Juni 1890 nach Maassgabe des Bedarfes zu erfolgen.

Die Lieferungsbedingnisse, deren Kenntnissnahme in der Offerte ausdrücklich zu bestätigen ist, können bei der Materialverwaltung in Wien und Lemberg eingesehen und behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Wien, am 11. Mai 1889. (1226)

Der Verwaltungsrath.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Erbauung von

20 offenen Güterwagen ohne Bremse,
10 gedeckten „ mit „
20 „ „ ohne „

soll im Wege des öffentlichen Aufgebots vergeben werden.

Die Achsen und Räder werden von uns zu den Wagen geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und die thunlichst kurz zu bemessende Lieferfrist, sind bis zum 27. Mai 1889 Vormittags 11 Uhr portofrei und versehen mit der Aufschrift „Lieferung von Güterwagen" uns einzusenden.

Zu genannter Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unseren Geschäftsräumen dahier stattfinden, welcher die Bieter anzuwohnen eingeladen sind.

Zeichnungen und Bedingungen für die 3 Wagenarten sind gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ von unserem Sekretariat zu beziehen. (1227)

Darmstadt, den 10. Mai 1889.

Direktion der Main-Neckarbahn.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere Verwaltung hat 30 Stück in gutem Zustande befindliche Wärmflaschen zu verkaufen. Auskunft ertheilt und Angebote nimmt die unterzeichnete Stelle bis zum 25. Mai 1889 entgegen.

Giessen, den 9. Mai 1889. (1228)

Der Grosshzl. Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 39. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionar für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 22. Mai 1889.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Juni d. J. ab gültige Fahrplan der Lübeck-Büchener Eisenbahnen, ausserdem derjenige der Eutin-Lübecker und Main-Neckar-Bahn an.

Inhalt:

Betriebsreglements und betriebsreglementarische Vorschriften.

Im Verein für Eisenbahnkunde hielt Herr Geheimer Regierungsrath Ulrich einen belehrenden und anregenden Vortrag „über Betriebsreglements und betriebsreglementarische Vorschriften". Wie wir in Aussicht stellten, theilen wir nachstehend denselben vollständig mit. Als Einleitung gab der Vortragende folgende Uebersicht über die geschichtliche Entwickelung und das Geltungsgebiet der Betriebsreglements und betriebsreglementarischen Vorschriften in Deutschland:

Zunächst fragen wir naturgemäss, was ist denn ein Betriebsreglement, was versteht man unter betriebsreglementarischen Vorschriften? Es läge nahe zu antworten, das sind Vorschriften, welche den Eisenbahnbetrieb regeln; aber diese Begriffsbestimmung würde falsch sein. Die Betriebsreglements betreffen in der Hauptsache gar nicht dasjenige, was wir unter Betrieb verstehen, es finden sich darin wohl einzelne Bestimmungen, welche dahin einschlagen, aber im ganzen und grossen kann man nur sagen, dass die Betriebsreglements ihren Namen mit Unrecht führen. Unser eigentliches Betriebsreglement ist vielmehr das Bahn-Polizeireglement, dort finden sich die Bestimmungen, welche den Betrieb regeln. Das sogen. Eisenbahn-Betriebsreglement enthält dagegen im wesentlichen Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Gütern und die hieraus entstehenden gegenseitigen Rechte und Pflichten der Eisenbahnen und der dieselben benutzenden Personen. Es sollte deshalb richtiger Beförderungs- oder Transportreglement heissen, welchen letzteren Namen die Schweiz ihrem betreffenden Reglement gegeben hat. Die Aufstellung derartiger Vorschriften für die Beförderung von Gütern und Personen zeigte sich schon alsbald nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnen als unumgänglich, einmal wegen der Besonderheiten der Eisenbahnbeförderung gegenüber dem übrigen Landtransport, und dann, weil die bald hervortretende Massenhaftigkeit des Eisenbahnverkehrs es unthunlich machte, über die Bedingungen jedes einzelnen Transportes eine besondere Vereinbarung mit den Versendern abzuschliessen. Da vor Einführung des Handels-Gesetzbuchs in Deutschland die Eisenbahnen den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über das Frachtrecht unterworfen waren, welche, obwohl in den verschiedenen Landestheilen sehr verschieden, doch darin übereinstimmten, dass sie eine vertragsmässige Regelung der Beförderungsbedingungen unbeschränkt zuliessen, so hatten die Deutschen Bahnen anfangs volle Freiheit in der Festsetzung ihrer Beförderungsbedingungen. Sie machten hiervon auch einen weitgehenden Gebrauch, indem fast jede Bahn zunächst für ihre Linien ein besonderes Betriebsreglement zur Einführung brachte. Diese alten Reglements waren allerdings weit weniger eingehend und umfangreich, als das heutige Betriebsreglement und bildeten häufig mit dem Tarif zusammen nur ein dünnes Heftchen. Als aber das Eisenbahnnetz sich verdichtete und die einzelnen Bahnen sich durch Ausbau der Zwischenlinien aneinanderschlossen, infolge dessen neben dem eigentlichen örtlichen Verkehr sich auch ein direkter Verkehr von Bahn zu Bahn in grösserem Maasse herausbildete, wurden die theilweise sehr grossen Verschiedenheiten in den Reglements der einzelnen Bahnen bald als lästig für den Verkehr wie die Eisenbahnen empfunden, und es ergab sich das Bedürfniss, die Bestimmungen der einzelnen Reglements mehr einheitlich und gleichartig zu gestalten, die Ungleichheiten zu beseitigen. Es geschah dies zunächst im Wege freier Vereinbarung unter den Bahnen, insbesondere innerhalb der sogen. Eisenbahnverbände. In erster Linie war es der umfassendste dieser Verbände, der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welcher das Ziel, einheitliche reglementarische Vorschriften zu schaffen, sofort nach seiner Gründung in das Auge fasste. Bereits 1847 wurden Normativbestimmungen über Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung von ihm aufgestellt und zur Einführung gebracht.

Im Jahre 1850 trat nach langen und schwierigen Verhandlungen auch ein Vereins-Güterreglement in Kraft, welches zuerst einen direkten Verkehr ohne Vermittelung von Spediteuren zwischen allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der Vereinsbahnen ermöglichte. Es bedeutete dies für die damaligen Verhältnisse einen ungeheuren Fortschritt — gegenwärtig freilich können wir uns kaum noch vorstellen, dass dies je anders gewesen ist. Wesentlich diesen beiden Reglements ist es zu verdanken, dass das ausgedehnte Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahnen zu einem einheitlichen Verkehrsgebiete wurde, sie sind die Grundlage aller jener direkten Tarife und Verkehrsbeziehungen geworden, welche seitdem sich in Mitteleuropa ausgebildet haben.

Neben diesen auf freier Vereinbarung der betheiligten Bahnen beruhenden Reglements sind auch von einzelnen Deutschen Staaten Betriebsreglements erlassen worden. So führte Preussen am 18. Juli 1853 ein Betriebsreglement für die Staatseisenbahnen und die unter Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen ein, welches im wesentlichen mit den Vereinsreglements übereinstimmend gehalten war.

Eine erhebliche Umwälzung in den reglementarischen Vorschriften brachte die im Jahre 1861 erfolgte Einführung des Deutschen Handelsgesetzbuches mit sich. In den Artikeln 422—431 dieses Gesetzes wurde das bis dahin geltende Recht der Eisenbahnen, im Vertragswege ihre Beförderungsbedingungen willkürlich festzusetzen, wesentlich insbesondere bezüglich der Haftpflicht beschränkt und dadurch auch eine vollständige Umänderung und Umarbeitung der bestehenden Reglements erforderlich gemacht, welche bis Mitte der sechziger Jahre erfolgte.

Eine neue Umwälzung entstand durch die Gründung des Norddeutschen Bundes bezw. des Deutschen Reichs. In Artikel 45 der Verfassung wurde bestimmt, dass „der Bund bezw. das Reich dahin wirken wird, dass auf allen Deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden.“ Auf Grund dessen gelangte zunächst das Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870, später, am 1. Januar 1872, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands zur Einführung. Dieses Reichs-Betriebsreglement schloss sich inhaltlich im wesentlichen den vorher erwähnten Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahnen an und fasste dieselben in ein Reglement zusammen. Als dann am 1. August 1872 die Oesterreichisch-Ungarische Regierung ein auf derselben Grundlage beruhendes, in vielen und nicht unwichtigen Einzelheiten aber von dem Deutschen Betriebsreglement abweichendes Betriebsreglement einführte, da war die bis dahin auf Grund der Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen bestehende Verkehrseinheit in Gefahr zu verschwinden. Zur Erhaltung derselben wurden auf Anregung seitens des Vereins Deutscher Eisenbahnen Verhandlungen zwischen den betheiligten Regierungen angeknüpft, welche zu dem günstigen Ergebniss führten, dass am 1. Juli 1874 in beiden Reichen umgearbeitete, im wesentlichen übereinstimmende Betriebsreglements zur Einführung gebracht wurden. Dieselben sind mit einer Anzahl Abänderungen und Ergänzungen in Form von Nachträgen noch heute in Kraft. Wesentlich gleichlautend hiermit führte dann der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen das Vereinsreglement vom 1. Juni 1876 ein, gegenwärtig neueste Ausgabe vom 1. April 1885, dessen Gültigkeit indess beschränkt ist auf den gegenseitigen Verkehr, welcher die Grenzen des Deutschen Reichs oder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie oder des Königreichs der Niederlande oder des Grossherzogthums Luxemburg überschreitet.

In den vorerwähnten Betriebsreglements sind aber durchaus nicht alle gültigen betriebsreglementarischen Vorschriften enthalten, es bestehen vielmehr daneben noch zahlreiche andere Reglements und Vorschriften. So hat insbesondere der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gleichzeitig mit dem Vereins-Güterreglement ein Uebereinkommen zu demselben eingeführt, welches zusätzliche und ergänzende Bestimmungen hierzu enthält und nach vielfachen Umarbeitungen als Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement in der neuesten Ausgabe vom 1. Januar 1889, nebst vier Anhängen für den gegenseitigen Verkehr der Vereinsbahnen, Geltung hat, sofern nicht in engeren Verbänden besondere Bestimmungen verabredet sind. Ferner sind sowohl von einzelnen Bahnen als von ganzen Verbänden, insbesondere vom Tarifverband und neuerdings vom Verkehrsverband, zahlreiche besondere reglementarische Bestimmungen und zusätzliche Bestimmungen zu dem Reichs-Betriebsreglement erlassen. Von den letzteren sind die wichtigsten in dem Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, als allgemeine Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement aufgenommen und für alle Deutschen Bahnen gültig erklärt. Ausserdem gibt es noch eine Anzahl internationaler Reglements, die für den Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen, welche nicht zum Verein Deutscher Eisenbahnen gehören, vereinbart und meist in den betreffenden internationalen Tarifen aufgenommen sind. Auf diesen internationalen Verkehr bezieht sich auch der Berner Entwurf eines internationalen Eisenbahn-Frachtrechts, welcher, sofern derselbe zur Annahme kommt, diese internationalen Reglements zum Theil ersetzen wird.

Wie schon aus dieser kurzen Uebersicht ersichtlich ist, sind die betriebsreglementarischen Vorschriften zahlreich und mannigfaltig, und es ist keine kleine Aufgabe, sich durch dieselben hindurch zu finden. Diese Aufgabe wird aber noch dadurch erschwert, dass die rechtliche Bedeutung und Gültigkeit derselben an sich und im Verhältniss zu einander keineswegs einfach und klar liegt.

Was zunächst die rechtliche Bedeutung und Gültigkeit der Betriebsreglements und reglementarischen Vorschriften an sich betrifft, so ist zu unterscheiden zwischen den seitens der Eisenbahnverwaltungen und Eisenbahnverbände und den seitens des Staates erlassenen Vorschriften. Die ersteren stellen sich dar als private Verwaltungsordnungen der betreffenden Eisenbahngesellschaften oder Verbände, nach welchen deren ausführende Organe und Beamten bei Beförderung der Personen und Güter zu verfahren haben. Insofern sie in einem Verbande zwischen mehreren Eisenbahnverwaltungen vereinbart sind, bilden sie zugleich vertragliche Abmachungen zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen über die gemeinsame Beförderung von Personen und Gütern. Dem Publikum gegenüber aber können diese privaten Reglements irgend welche gesetzliche oder sonst bindende Kraft nicht beanspruchen. Nur wenn es sich denselben freiwillig im Vertragswege unterwirft, indem es auf Grund derselben einen Beförderungsvertrag mit der Eisenbahn eingeht, werden sie zu vertragsmässigem Recht zwischen Eisenbahn und Publikum. Die regelmässig erfolgende Veröffentlichung derselben seitens der Eisenbahnverwaltungen erfolgt also lediglich in dem Sinne, dass dem verkehrtreibenden Publikum gesagt wird, unter diesen Bedingungen bin ich, Eisenbahn, bereit, Transporte anzunehmen und Frachtverträge abzuschliessen. Es sind also dem Publikum gegenüber lediglich veröffentlichte Vertragsbedingungen.

Für die rechtliche Bedeutung der staatlichen Betriebsreglements ist es entscheidend, von wem bezw. unter welcher Form sie erlassen werden. Werden sie im Wege der Gesetzgebung nach den dafür vorgeschriebenen Formen veröffentlicht, so haben sie Gesetzeskraft und bilden geltendes Recht für jedermann. Ein solches Vorgehen erscheint bei der ausserordentlichen Wichtigkeit und praktischen Tragweite der Betriebsreglements für den Eisenbahnverkehr als das natürliche und richtige wenigstens bezüglich der wesentlicheren und auch für das Publikum wichtigen betriebsreglementarischen Bestimmungen, welche in das Privatrecht eingreifen. So wird z. B. in Frankreich verfahren, wo den von der zuständigen Behörde erlassenen bezw. genehmigten Reglements Gesetzeskraft beigelegt ist. Indess ist dieser Weg in Deutschland nicht betreten worden.

Das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands ist zwar vom Bundesrath erlassen und vom Reichskanzler veröffentlicht, aber es hat keine Gesetzeskraft, weil die hierzu nöthigen verfassungsmässigen Erfordernisse nicht erfüllt sind. Nach Artikel 5 der Reichsverfassung ist zu einem Gesetz die Uebereinstimmung von Mehrheitsbeschlüssen des Bundesraths und Reichstags erforderlich, sowie nach Artikel 2 und 17 die Verkündigung durch den Kaiser im Reichsgesetzblatt. Das Betriebsreglement ist aber allein vom Bundesrath erlassen und nicht im Reichsgesetzblatt, sondern im Centralblatt für das Deutsche Reich veröffentlicht. Das Betriebsreglement ist aber auch nicht einmal eine Verordnung. Sowohl dem Bundesrath als dem Kaiser steht nach der Reichsverfassung ein Verordnungsrecht zu (Artikel 7 und 17). In beiden Fällen sind aber die Verordnungen von dem Kaiser unter Gegenzeichnung des Reichskanzlers auszufertigen und zu verkündigen. Daran fehlt es ebenfalls bei dem Betriebsreglement. Es ist endlich auch keine Verordnung des Reichskanzlers, obgleich er dasselbe veröffentlicht hat, denn dieser kann nur dann rechtsgültig eine Verordnung erlassen, wenn ihm dazu in einem Reichsgesetz besonders die Ermächtigung ertheilt worden ist. Das ist aber vorliegend nicht geschehen.

Was ist aber das Betriebsreglement, wenn es weder Gesetz noch Verordnung ist? Es ist lediglich eine im Verwaltungswege erlassene Verfügung des Bundesraths an die Eisenbahnverwaltungen, bei ihren Transportgeschäften nach den im Reglement enthaltenen Bestimmungen zu verfahren. Dass der Bundesrath solche Verwaltungsvorschriften erlassen kann, erscheint nicht zweifelhaft. Nach Art. 7 Nr. 2 der Reichsverfassung beschliesst er „über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, sofern nicht durch Reichsgesetz etwas anderes bestimmt ist“. Insoweit also nach Abschnitt VII der Reichsverfassung das Reich in Bezug auf das Eisenbahnwesen zuständig ist, kann auch der Bundesrath das Nöthige zur Ausführung des Abschnitt VII im Wege einer Verwaltungsvor-

schrift anordnen, und so hat er ausdrücklich in Ausführung des Art. 45 der Reichsverfassung gethan, wie die Eingangsworte des Betriebsreglements beweisen. Aber diese Verwaltungsvorschrift des Bundesraths ist nur für die Eisenbahnen bindend geworden, nicht für das Publikum. Für letzteres war der Bundesrath nicht zuständig, derartige Anordnungen, welche tief in das Privatrecht einschneiden, zu erlassen; dies kann nach den Grundsätzen unseres konstitutionellen Staatsrechts nur durch Gesetz, unter Mitwirkung des Reichstags, geschehen. Für das Publikum hat also das Betriebsreglement keine Rechtskraft, es steht demselben nicht anders gegenüber, als das Reglement irgend einer privaten Eisenbahngesellschaft, d. h. es hat ebenso wie die privaten Reglements lediglich die Bedeutung veröffentlichter Vertragsbedingungen für den Eisenbahntransport, welche erst durch Vertragsabschluss auf Grund derselben für den Transportgeber gültig werden. Diese rechtliche Bedeutung des Betriebsreglements ist sowohl in der juristischen Litteratur, als in der Rechtsprechung anerkannt. Noch neuerdings hat das Reichsgericht in einem Erkenntniss vom 6. März 1886 ausgesprochen, dass „in dem Betriebsreglement lediglich die Eisenbahnverwaltungen durch den Bundesrath angewiesen werden, ihre Frachtverträge nach den im Betriebsreglement formulirten Bedingungen abzuschliessen, diese Vorschrift aber nicht für das verkehrtreibende Publikum gilt; für dies haben die Bestimmungen des Betriebsreglements nur die Bedeutung einer abstrakten lex contractus, welche dadurch, dass der einzelne Frachtvertrag auf Grund desselben abgeschlossen wird, zur konkreten Vertragsnorm wird."

Dieser Umstand, dass das Reichs-Betriebsreglement ebenso wie die privaten Reglements erst durch Vertragsabschluss auf Grund derselben für das verkehrtreibende Publikum gültig werden, ist auch die Ursache, weshalb sich auf den Frachtbriefen dick vorgedruckt findet: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Betriebsreglements und Tarifen der betreffenden Bahnen bezw. Verkehre enthaltenen Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen." Durch Abschluss des Transportvertrags auf Grund dieses Frachtbriefs wird also das Betriebsreglement ebenso wie die privaten Reglements für das Publikum bindend.

Aus der Thatsache, dass das Betriebsreglement keinen gesetzlichen Charakter hat, ergeben sich aber noch andere wichtige Folgen. Zunächst die, dass seine Vorschriften, insoweit sie anderen gesetzlichen Bestimmungen widersprechen, unwirksam sind. Hierbei kommt natürlich zunächst das Handels-Gesetzbuch in Betracht, und es ist bekannt, dass einer unserer namhaftesten Rechtslehrer, Thöl, die Ansicht vertritt, dass eine ganze Reihe von Bestimmungen des Betriebsreglements mit dem Handels-Gesetzbuch nicht in Einklang und deshalb ungültig seien. Diese Ansicht ist von anderen Rechtslehrern, namentlich von Goldschmidt, bekämpft worden, und hat Anlass zu einer umfangreichen Litteratur gegeben. Hier kann ich nicht weiter auf diese Streitfrage eingehen, möchte nur bemerken, dass die Thöl'schen Ansichten bisher in der Praxis keinen Eingang gefunden haben.

Eine fernere Folge daraus, dass das Betriebsreglement kein Gesetz ist, ist die, dass eine Verletzung seiner Vorschriften nicht als Gesetzesverletzung angesehen werden kann, also auch keine Ungültigkeit des betreffenden Rechtsgeschäfts begründet. Ein Transportvertrag, der auf anderen Grundlagen, als des Betriebsreglements abgeschlossen wird, ist also rechtlich vollkommen gültig. Höchstens wird die betreffende Eisenbahnverwaltung von ihrer vorgesetzten Regierung wegen Ungehorsam gegen ihre Anordnungen zur Rechenschaft gezogen werden können, aber auf die Gültigkeit des Rechtsgeschäfts, des Transportvertrags zwischen Eisenbahn und Versender, hat dies keine Einwirkung.

Endlich begeht auch der Richter, der in seinem Urtheil das Betriebsreglement falsch anwendet oder dessen Bestimmungen überhaupt nicht beachtet, keine Gesetzesverletzung, und es folgen hieraus auch nicht die an eine Gesetzesverletzung geknüpften prozessualischen Wirkungen. Alles dies gilt natürlich ebenso von den privaten Reglements und sonstigen reglementarischen Vorschriften."

Nachdem der Vortragende so die rechtliche Bedeutung der Betriebsreglements und betriebsreglementarischen Vorschriften dargestellt hatte, erörterte derselbe noch, wie folgt, kurz das Verhältniss zwischen den Betriebsreglements und den übrigen betriebsreglementarischen Vorschriften. „In der Bekanntmachung des Reichskanzlers betr. das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands ist unter 3 gesagt: ‚Spezialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.' Diese Bestimmung beschränkt also wesentlich den Inhalt der übrigen reglementarischen Vorschriften und macht sie in der Form abhängig von der Aufnahme in die Tarife. Natürlich ist das aber wieder nur eine Verwaltungsvorschrift für die Eisenbahnverwaltungen, für das Publikum gilt sie nicht. Wenn also eine Eisenbahnverwaltung ein dem Betriebsreglement widersprechendes Reglement veröffentlicht und einen Transportvertrag auf den Bestimmungen des Betriebsreglements widersprechender Grundlage abgeschlossen hat, so ist derselbe nichtsdestoweniger rechtlich gültig. Ferner beziehen sich diese Beschränkungen natürlich nur auf die inländischen reglementarischen Vorschriften und den inländischen Verkehr; der Verkehr, welcher über die Grenze geht, sowie die internationalen Reglements fallen nicht darunter. Für diesen, den internationalen Verkehr, tritt innerhalb des Gebiets des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen das Vereinsreglement in Kraft, welches, wie schon erwähnt, für den gegenseitigen Verkehr gilt, welcher die Grenzen des Deutschen Reichs oder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie oder des Königsreichs der Niederlande oder des Grossherzogthums Luxemburg überschreitet, und so für den Verkehr zwischen diesen Ländern ein einheitliches Verkehrsgebiet gewissermaassen künstlich herstellt. In demselben findet sich übrigens dieselbe Einschränkung bezüglich der Gültigkeit der übrigen Reglements, wie im Reichs-Betriebsreglement. Anders verhält es sich wieder mit dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Dies gilt nicht nur für internationalen Vereinsverkehr, sondern auch für den inländischen Verkehr, aber nur insoweit, als nicht in engeren Verbänden besondere Bestimmungen verabredet sind, also nur subsidiär oder aushilfsweise. Endlich haben wir noch die internationelen Reglements für den Verkehr, welcher nicht Vereinsverkehr ist. Solche bestehen z. B. für den Verkehr mit der Schweiz und Italien.

Hiernach ordnen sich die betriebsreglementarischen Vorschriften etwa so: Nach dem Handels-Gesetzbuch, welches nicht nur die Grundlage aller betriebsreglementarischen Vorschriften bildet, sondern denselben als Gesetz auch überall vorgeht, kommt für das Inland in erster Reihe das vom Bundesrath erlassene Betriebsreglement in Betracht; neben diesem in zweiter Linie die allgemeinen zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement und die besonderen reglementarischen Vorschriften einzelner Verbände oder Bahnen, vorausgesetzt, dass sie das Betriebsreglement ergänzen oder dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren. Erst insoweit im Betriebsreglement und den zusätzlichen Bestimmungen, sowie in den besonderen reglementarischen Vorschriften der einzelnen Verbände keine Bestimmungen getroffen sind, tritt in dritter Reihe für den inländischen, wie für den gesammten Vereinsverkehr das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement ein. Das Vereins-Betriebsreglement selbst hat für den inländischen Verkehr gar keine Bedeutung, sondern tritt für den die Grenzen überschreitenden Vereinsverkehr an die Stelle, welche das Betriebsreglement im inländischen Verkehr einnimmt. An zweiter Stelle gelten für diesen Verkehr die besonderen reglementarischen Vorschriften einzelner Verbände und an dritter Stelle wieder das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Endlich für den internationalen Verkehr, der nicht Vereinsverkehr ist, gelten entweder die beiderseitigen reglementarischen Vorschriften bis zur Grenze oder die besonderen vereinbarten internationalen Reglements.

Die rechtliche Bedeutung der Betriebsreglements und betriebsreglementarischen Vorschriften und ihr Verhältniss zu einander ist somit nicht ganz einfach und ist es begreiflich, dass die hieraus entstehenden Rechtsfragen nicht nur dem verkehrtreibenden Publikum, sondern auch den betheiligten Eisenbahnbehörden und dem im Streitfalle erkennenden Richter oft Schwierigkeiten verursachen. Zum Glück ist die Sache in der Praxis nicht so schlimm, wie sie in der Theorie aussieht, weil eben alle Transportverträge auf Grund des oben erwähnten Vordrucks in den Frachtbriefen unter Anerkennung der Bestimmungen der bestehenden Reglements abgeschlossen werden. Nichtsdestoweniger kann es keinem Zweifel unterliegen, dass in dieser Hinsicht unser Eisenbahnrecht reformbedürftig ist, und vielleicht dürfte sich die Gelegenheit zu einer Reform in nicht zu langer Frist finden. Sollte der Berner Entwurf eines internationalen Frachtrechts zur Annahme gelangen, worüber bald die Entscheidung getroffen werden muss, so würde hierdurch voraussichtlich der Anstoss zu einer Reform auch unseres inländischen Eisenbahn-Frachtrechts gegeben sein. Derselbe ordnet zwar nur die Rechtsverhältnisse des internationalen Eisenbahnverkehrs und hat auf den inländischen Verkehr keine Anwendung; da er indess in vielen Beziehungen für den Verkehr günstigere Bestimmungen enthält, als die des Handels-Gesetzbuchs und Betriebsreglements, so wird man dieselben dem inländischen Verkehr auf die Dauer nicht wohl vorenthalten können. Es wird also dann eine Umarbeitung der be-

treffenden Vorschriften des Handels-Gesetzbuchs und des Betriebsreglements nöthig werden, wobei es sich empfehlen dürfte, die wichtigeren in das Privatrecht eingreifenden Bestimmungen des Betriebsreglements mit den betreffenden Bestimmungen des Handels-Gesetzbuchs in Form eines Eisenbahn-Transportgesetzes zusammenzufassen und ihnen so gesetzliche Gültigkeit zu verleihen. Die minder wichtigen, für das Publikum nebensächlichern Bestimmungen könnten dann in Form einer Ausführungverordnung oder eines Reglements daneben zur Einführung gelangen. Hierdurch würde eine für den Verkehr wie die Eisenbahnen erwünschte grössere Klarheit und Sicherheit in dem Eisenbahn-Frachtrecht herbeigeführt werden.

Statistik über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Jahre 1887.

(Schluss aus Nr. 38.)

Die Anzahl der auf den normalspurigen Strecken der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in den sämmtlichen Schnell-, Personen- und gemischten Zügen beförderten Personen und die von denselben zurückgelegten Personenkilometer sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich. Es wurden befördert im ganzen einschliesslich auf Rückfahrts-, Rundreise-, Abonnements- und Schulbesuchsbillets, sowie in bestellten Sonderzügen, wobei zu bemerken ist, dass bei der Feststellung des wirklichen Personenverkehrs im Gegensatze zu der Anzahl der abgegebenen Billets die Hin- und Rückfahrtbillets = 2, die Rundreisebillets = 1, die Abonnementsbillets = 60 bezw. 100, die Abonnementskarten = 60 für jeden Monat und die Schulbesuchskarten = 60 Personen gerechnet sind:

Lfde. Nr.	in der	Anzahl der Personen	Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer	jede Person ist durchschnittlich befördert km
1	I. Wagenklasse	101 328	16 558 287	163,41
2	II. „	1 973 968	151 650 996	76,83
3	III. „	17 038 665	493 602 827	28,97
4	Militärs	565 615	37 070 947	65,54
5	zusammen 1—4	19 679 576 (19 147 365)	698 883 057 (684 228 666)	35,51 (35,73)

Von den sämmtlichen beförderten Personen haben mit Ausschluss der Militärbeförderung 0,51 pCt. die I., 10,03 pCt. die II., 86,58 pCt. die III. Wagenklasse benutzt, während auf Requisitionsscheine und Militärbillets 2,88 pCt. gefahren sind.

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug in Hunderttheilen aller Personenkilometer 2,37 pCt. in der I., 21,70 pCt. in der II., 70.63 pCt. in der III. Wagenklasse und 5,30 pCt. bei der Militärbeförderung.

Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt in Kurier- und Schnellzügen mit 3,63 (3,54), in Personen- und gemischten Zügen mit 4,31 (4,39) und in sämmtlichen Zügen mit 4,18 (4,21) Personen, während die vorhandenen Plätze in der I. Wagenklasse mit 7,80 (7,92), in der II. Wagenklasse mit 17,39 (17,77), in der III. Wagenklasse mit 27,29 (26,92) und in sämmtlichen Klassen mit 23,07 (22,97) pCt. ausgenutzt wurden.

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung betrugen:

Lfde. Nr.	in der	überhaupt ℳ	in Hunderttheilen der Einnahmen für Personen	auf 1 Person ℳ	auf 1 Personen-km ₰
1	I. Wagenklasse	1 425 963	5,81	14,07	8,61
2	II. „	8 087 154	32,94	4,10	5,33
3	III. „	14 486 394	59,01	0,85	2 93
4	Militärs	548 865	2.24	0,97	1,48
5	zusammen 1—4	24 548 376 (24 157 395)	100,— —	1,25 (1.26)	3 51 (3,53)

An Reisegepäck gelangten zur Beförderung 32 880 (31 851) t mit einer Einnahme von 1 216 951 (1 247 584) ℳ; ausserdem 98 790 (97 316) Hunde mit einem Gewicht von 3 556 (3 503) t und einer Einnahme von 42 785 (41 517) ℳ, während sich die Einnahmen für bestellte Sonderzüge auf 31 628 (28 026) ℳ beliefen.

Die sämmtlichen Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre betrugen 25 818 938 (25 453 301) ℳ, d. i. in Hunderttheilen der Gesammteinnahme 28,88 (30,55) pCt. bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 5 760 (5 798) ℳ und auf 1 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen 118 (121) ℳ.

Aus der nachfolgenden Tabelle ist die Anzahl der beförderten Tonnen der einzelnen Güterarten und die von denselben zurückgelegten Tonnenkilometer zu ersehen. Es wurden befördert:

Lfde. Nr.	Güterarten	Anzahl der beförderten Tonnen	Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer	Jede Tonne durchfuhr durchschnittlich km
1	Eil- und Expressgut	59 322	8 646 074	145.75
2	Frachtgut	8 886 367	1 281 827 031	144 25
3	Militärgut	10 813	999 931	92 47
4	Vieh	220 442	16 815 300	76 28
5	Eisenbahnbaumaterial	54 822	5 556 935	101,36
6	zusammen 1—5	9 231 766	1 313 845 271	142,32
7	Regiesendungen	703 654	106 603 581	151,50
8	zusammen 6 und 7	9 935 420 (8 749 097)	1 420 448 852 (1 192 003 260)	142,97 (136,24)

Auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr (ausschliesslich der Regiesendungen) entfallen 291 739 (249 986) tkm und einschliesslich derselben 315 410 (270 224) tkm. Jede Güterwagenachse war durchschnittlich belastet im beladenen Zustande mit 3,42 (3,10) t und überhaupt (beladen und leer) mit 2.20 (1,97) t.

Die Gesammteinnahme aus dem Güter- usw. Verkehre einschl. der Nebengebühren betrug 60 417 751 (54 999 614) ℳ bezw. in Hunderttheilen der Gesammteinnahme 67,57 (66 01) und auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 13 416 (12 468) ℳ und auf 1 000 Achskm der Güterwagen 93 (91) ℳ.

In einer Beilage sind sämmtliche Stationen nach der Grösse der Güterfrequenz geordnet, in welcher als die erste Station München C. B. mit 981 061 (865 644) t erscheint. Dieser schliessen sich an Nüuberg C. B. 643 388 (588 015) t, Augsburg 441 668 (414 764) t, München O. B. 429 424 (348 677) t, Eger 272 797 (70 883) t, München S. B. 267 317 (209 552) t, Regensburg 233 557 (214 106) t, Würzburg 233 482 (210 233) t, Fürth 210 202 (176 627) t, Penzberg 187 404 (162 279) t, Hausham 168 770 (141 419) t, Bamberg 156 849 (136 260) t, Passau 151 412 (123 698) t, Kulmbach 145 785 (131 137) t, Haidhof 139 177 (120 615) t, Lindau 138 088 (125 169) t, Amberg 132 481 (121 648) t, Kempten 131 402 (109 392) t, Hof 130 181 (115 385) t, Furth i. W. 116 804 (109 652) t, Bayreuth 112 766 (107 137) t, Rosenheim 110 695 (113 254) t, Kufstein 102 844 (72 575) t usw. bis Töging mit 16 t.

Die Uebersicht der Gesammtfrequenz nach Monaten zeigt bezüglich der Personen im August die höchste Ziffer mit 1 557 828 (1 576 681) und im Februar die niedrigste mit 729 110 (700 440), jene bezüglich der Güter im Oktober die höchste mit 968 094 (801 015) t und im Februar die niedrigste mit 672 630 t (Januar 619 843).

Auf 1 km Bahnbetriebslänge kommt eine Verkehrseinnahme von 19 134 (18 224) mithin + 910 ℳ.

Die höchste Transportgebühren-Einnahme hatte München C. B. mit 10 804 969 (9 995 989) ℳ, diesem folgen Nürnberg C. B. mit 7 675 359 (7 458 196) ℳ, Augsburg mit 4 083 843 (3 431 800) ℳ, München O. B. mit 3 350 085 (2 370 984) ℳ, Würzburg mit 2 796 616 (2 443 170) ℳ, München S. B mit 2 381 163 (1 715 886) ℳ, Regensburg mit 2 125 553 (2 107 282) ℳ, Fürth mit 1 906 879 (1 793 481) ℳ, Bamberg mit 1 710 362 (1 505 652) ℳ, Lindau mit 1 412 872 (1 479 210) Mark, Passau mit 1 018 796 (1 142 913) ℳ usw. bis zur Haltestelle Raindorf mit 166 ℳ.

Die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der am 15. September 1885 eröffneten 5,17 km langen schmalspurigen Lokalbahn von Eichstädt-Bahnhof nach Eichstädt-Stadt stellen sich wie folgt: Fahrmaterial 2 Tenderlokomotiven, 3 Personen-, 1 Gepäck-, 5 Güterwagen und 6 Rollschemel, auf welchen Güterwagen der normalspurigen Strecken ohne Umladung auf der Schmalspurbahn befördert werden können. Anschaffungskosten 68 248 ℳ. Anzahl der Fahrten 5 139, der Nutzkilometer 25 400, der Lokomotivkilometer einschliesslich des Rangirdienstes 32 895, der Wagenachskilometer 171 354; Frequenz 57 540 Per-

sonen, 65 635 kg Gepäck, 257 Hunde und 7 863 t Güter. Verkehrseinnahme für Personen 16 165 ℳ, für Gepäck 387 ℳ, für Hunde 51 ℳ, für Güter 15 246 ℳ, zusammen 31 849 ℳ, hierzu an sonstigen Einnahmen 72 ℳ, im ganzen 31 921 ℳ oder auf 1 Nutzkm 125,7 (126,4) ₰ und auf 1 Wagenachskm 18 6 (17,8) ₰. Die Ausgaben betrugen für Besoldungen usw. 10 578 ℳ, für Feuerung der Lokomotiven, Beleuchtung und Beheizung der Lokale 4 584 ℳ, für Bahnunterhaltung 1 876 ℳ, für Reparatur der Transportmittel 1 783 ℳ, für sonstige Auslagen 1 041 ℳ, im ganzen Ausgaben 19 862 ℳ oder auf 1 Nutzkm 78.2 (66,7) ₰ und auf 1 Wagenachskm 11.6 (9,4) ₰, Ueberschuss 12 059 ℳ, d. i. auf 1 km der Bahnlänge 2 332 ℳ oder 37,78 (47 21) pCt. der Einnahmen und 3.61 (4,47) pCt. der Bausumme von 334 356 ℳ im Jahresdurchschnitte. Der Bauaufwand betrug bis Ende des Jahres 1887 — 345 346 ℳ.

Das finanzielle Ergebniss der normal- und schmalspurigen Strecken der Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1887 stellt sich folgendermaassen. Es betrugen die Einnahmen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 25 835 542 (25 470 701) ℳ, aus dem Güterverkehr 60 432 996 (55 010 959) ℳ, an Bahnpachtzinsen 1 198 028 (1 302 053) ℳ, an Vergütung für Leistungen zu Gunsten Dritter 577 667 (563 316) ℳ, für Ueberlassung von Betriebsmitteln 18 615 (3 173) ℳ, an Erlösen aus Veräusserungen von Mobilien 1 475 272 (1 191 391) ℳ, hierzu verschiedene sonstige Einnahmen 1 104 426 (1 103 543) ℳ, zusammen 90 642 546 (84 645 136) ℳ bezw. ausschliesslich der Bahnpachtzinsen 89 444 518 (83 343 083) ℳ, d. i. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 19 838 (18 872) ℳ, auf 1 Nutzkm 3,643 (3 580) ℳ und auf 1 Wagenachskm 10,00 (9,90) ₰. Verausgabt wurden an Besoldungen 14 842 016 (14 723 439) ℳ, an anderen persönlichen Ausgaben 11 297 968 (10 837 218) ℳ, an allgemeinen Kosten 2 670 710 (2 502 026) ℳ, für Unterhaltung der Bahnanlagen 4 271 299 (4 123 513) ℳ, an Kosten des Bahntransportes 9 595 313 (9 224 210) ℳ, für Erneuerung bestimmter Gegenstände 3 605 583 (3 193 300) ℳ, für Ergänzungen, Erweiterungen usw. 394 424 (232 211) ℳ, an Bahnpachtzinsen 832 482 (832 805) ℳ, an Vergütungen für Leistungen zu Gunsten Dritter 284 921 (288 852) ℳ, für Benutzung fremder Betriebsmittel 526 115 (443 136) ℳ, zusammen 48 320 831 (46 400 710) ℳ bezw. nach Verwaltungszweigen: für die allgemeine Verwaltung 4 417 454 (4 069 608) ℳ = 9,14 (8,77) pCt., für die Bahnverwaltung 11 525 739 (11 275 144) ℳ = 23,85 (24,30) pCt., für die Transportverwaltung 67,01 (66,93) pCt. und zwar a) äusserer Stationsdienst 7 048 015 (6 941 279) ℳ, b) Expeditionsdienst 4 571 386 (4 529 684) ℳ, c) Zugbegleitungsdienst 4 707 178 (4 580 794) ℳ und d) Zugförderungsdienst 16 051 059 (15 004 201) ℳ. Nach Abzug der Ausgaben für Ergänzungen, Erweiterungen usw. und der Bahnpachtzinse verbleibt eine Ausgabe von 47 093 925 (45 335 694) ℳ, d. i. in Hunderttheilen der Einnahme 52,64 (54,40), auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 10 445 (10 266) ℳ, auf 1 Nutzkm 1,918 (1,947) ℳ und auf 1 Wagenachskm 5,2 (5,4) ₰. Es ergibt sich mithin ein Ueberschuss von 42 321 715 (38 244 426) ℳ, d. i. in Hunderttheilen der Einnahmen 46 69 (45,18) pCt. und in Hunderttheilen der Baukosten 4,40 (4,00) pCt., welcher sich durch die aus dem Staatsdienerpensionsetat ersetzten Pensionen der pragmatischen Beamten und deren Relikten um 432 950 (370 616) ℳ erhöht und sonach 42 754 665 (38 615 042) ℳ beträgt. Von dem Ueberschusse sind verwendet auf die Verzinsung und Tilgung der von Kommunen usw. gebauten Bahnen 1 626 994 (1 626 994) ℳ und zur Ablieferung an die allgemeinen Staatsfonds 41 127 671 (36 988 048) ℳ. Da die Verzinsung der in Staatsregie usw. gebauten Bahnen 37 836 140 ℳ erforderte, so beträgt die Mehrablieferung 3 291 531 Mark.

Die Betriebsergebnisse der Vizinalbahnen und der Lokalbahnen zeigen, dass 12 Vizinalbahnen mit 288 251 ℳ Mehreinnahmen und die 3 Vizinalbahnen Siegelsdorf-Langenzenn, Georgensgmünd-Spalt und Senden-Weissenhorn mit 7 447 ℳ Mehrausgabe abgeschlossen haben. Der Betriebsüberschuss sämmtlicher 15 Vizinalbahnen betrug 280 804 ℳ und stellt eine Verzinsung von 1,82 (1,70) Hundertstel des aufgewendeten Baukapitals von 15 455 611 ℳ dar. Der nach Art. 4 des Gesetzes vom 28. April 1882 an die Gemeinde Sonthofen aus den Betriebsüberschüssen der Vizinalbahn Immenstadt-Sonthofen = 59 913 (52 646) ℳ zu vergütende Antheil bezifferte sich auf 21 231 ℳ. — Der Betrieb von 11 Lokalbahnen hat einen Betriebsüberschuss von 368 284 ℳ ergeben, nach welchen das betreffende Baukapital von 8 900 766 ℳ bezw. 8 063 745 ℳ im Jahresdurchschnitte mit 4.57 (4 73) Hundertstel sich verzinst.

Im Jahre 1887 waren an Betriebsunfällen zu verzeichnen: 137 Entgleisungen, 37 Zusammenstösse und 159 sonstige, zusammen 333 (1 479) Unfälle, wobei zu bemerken ist, dass für das Jahr 1887 nur jene „sonstigen Unfälle" in Berücksichtigung gezogen worden sind, welche sich bei dem Eisenbahnbetriebe selbst, das ist durch das rollende Fahrmaterial ereigneten, während früher hierunter auch alle bei „Nebenbeschäftigungen" vorgekommenen Unfälle bezw. Tödtungen und Verletzungen der Bahnbediensteten begriffen waren.

Eisenbahnbau. Im Jahre 1887 bestanden 10 Eisenbahnbausektionen, nämlich in: Erlangen, Hilpoltstein, Neumarkt i. Ob., Passau I und II, Hof, Kronach, München, Reichenhall und Zwiesel. Neue generelle Projektirungen wurden für die Lokalbahnlinien Traunstein-Trostberg, Freilassing-Laufen, Forchheim-Höchstadt a. A., Cham-Kötzting, Neusorg-Fichtelberg, Neustadt a. S. oder Heustreu-Königshofen i. Gr., Kitzingen-Gerolshofen und Hassfurt-Hofheim vorgenommen.

In Einzelprojektirung befanden sich die Lokalbahnen Pocking-Passau, Passau-Freyung, Zwiesel-Grafenau und Reichenhall-Berchtesgaden, sowie die Hauptbahnen Memmingen-Grenze und Hergatz-Grenze; endlich im eigentlichen Bau: Neumarkt i. O.-Beilngries-Freystadt, Roth-Greding-Pocking-Passau und Reichenhall-Berchtesgaden.

Ausserdem wurden Ergänzungs- und Umbauten an der Bahnlinie Lichtenfels-Hochstadt-Stockheim-Ludwigstadt-Grenze und in den Stationen Bamberg, Gabelbach, Hof, Kempten, München C.-B., Nürnberg C.-B., Passau und Pleinfeld ausgeführt.

Auf den Bahnlinien Nürnberg C.-B.-Crailsheim und Heidingsfeld-Grenze wurde mit der Herstellung eines zweiten Gleises begonnen.

Eröffnet wurden die Linien Hof-Marxgrün-Steben, Münchberg-Helmbrechts, Neumarkt i. O.-Beilngries-Freystadt und Roth-Greding, letztere beide nur provisorisch.

Die Weichencentralisirung wurde weitergeführt auf den Strecken Neuulm-Freilassing mit 22, Lichtenfels-Stockheim mit 8 und Allach-Staffelstein mit 43 Stationen; neu in Angriff genommen in Würzburg und Regensburg, sowie auf den Strecken Nürnberg-Crailsheim mit 14, Heidingsfeld-Grenze mit 4 und Possenhofen-Weiden mit 32 Stationen, zusammen 125 Stationen.

Im Jahre 1887 wurden 1 400 000 (457 800) cbm Erdmassen bewegt, dann 12 400 (10 050) cbm Mauerwerk für Kunstbauten und 13 200 (13 945) cbm für Hochbauten hergestellt. Die grösste Anzahl der in Verwendung gestandenen Arbeiter war 6 800 (2 500), die Zahl der Baulokomotiven 22 (5) und jene der Rollwagen 650 (300). An Gleisen wurden 137 200 (117 033) laufende Meter verlegt. Die gesammten Bauausgaben des Jahres 1887 betrugen 6 898 621 (5 749 037) ℳ.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1894 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Schweizerische Nordostbahn, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 16., 17. und 18. d. Mts.).

Nr. 1898 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 1916 vom 14. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche Sonderabdrücke der Gesammtausgabe des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses bezogen haben, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1917 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des engeren Ausschusses für das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden usw. Gepäckstücken und Gütern, betreffend das Protokoll der zu Frankfurt a/M. am 2. u. 3. April d. J. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verstaatlichung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn.

Wie die Verstaatlichung der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, so ist jetzt auch die Verstaatlichung des Bahnnetzes der Hessischen Ludwigsbahn in Aussicht genommen worden. In der zweiten Hessischen Kammer wurde nämlich durch die Abgeordneten Osann, Schröder, Jöckel, Theobald, Schade und Möllinger ein Verstaatlichungsantrag gestellt, welcher lautet: „Die Kammer wolle die Grossherzogliche Regierung ersuchen: 1. wegen Erwerbung der betreffenden Linien der Hessischen Ludwigsbahn im Einvernehmen mit der Königlich Preussischen Regierung die erforderlichen Verhandlungen einzuleiten; 2. auch wegen demnächstiger Herbeiführung eines gedeihlichen Betriebs der Hessischen Bahnen überhaupt mit der Königlich Preussischen Regierung in Unterhandlungen zu treten, und 3. demnächst den Ständen geeignete Vorlage zu machen." Die Begründung des Antrages lautet wie folgt:

„Die von der Grossherzoglichen Regierung der Zweiten Kammer der Stände vor einiger Zeit gemachte Vorlage wegen Erbauung von Nebenbahnen drängt selbstverständlich zur Be-

trachtung und Prüfung der Verhältnisse der in dem Grossherzogthum Hessen befindlichen Hauptbahnen und damit der gesammten Hessischen Eisenbahnverhältnisse. Damit ist von selbst die Frage der nach den Konzessionsurkunden der Grossherzoglichen Regierung zustehenden Befugniss der Erwerbung der in dem Grossherzogthum Hessen befindlichen Linien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn gegeben. Nicht minder wendet sich der Blick auf das Verhältniss und die Zukunft der Oberhessischen Bahnen, welche, gleich der Hessischen Ludwigsbahn, den Staat schwerbelastende Zubusse aus der Grossherzoglichen Staatskasse infolge bestehender Rechtsverhältnisse verlangen. Der weitere Ausbau von Nebenbahnen in Hessen muss von den verschiedensten Gesichtspunkten aus als ein dringendes Bedürfniss anerkannt werden, er wird jedoch erst vermöglicht, wenn für die Haupteisenbahnen und deren Zukunft eine sichere Grundlage geschaffen sein wird. Auf der anderen Seite schiebt sich der Gedanke unabweisbar in den Vordergrund, dass die Hessischen Eisenbahnverhältnisse und zwar sowohl die der Haupt- als auch der Nebenbahnen nur in das richtige Gleis gebracht werden, wenn die Hauptbahnen in der Hand des Staates vereinigt und ein Weg gefunden wird, auf welchem der Betrieb derselben solche Erträgnisse für den Staat gewährt, dass dadurch der Staat bezüglich der erheblichen, durch die Eisenbahn ihm erwachsenen und erwachsenden Lasten wesentlich erleichtert wird. Die Zukunft der gedeihlichen Entwickelung der Hessischen Eisenbahnverhältnisse dürfte jedoch nur dann herbeigeführt werden können, wenn vor allem die Erwerbung der betreffenden Linien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn seitens des Staates ins Auge gefasst und demnächst vorgenommen wird, was jedoch nur möglich sein oder doch wesentlich erleichtert werden wird, wenn die Grossherzogliche Regierung in dieser Angelegenheit mit der Königlich Preussischen Regierung das nothwendige Einvernehmen erzielt. Damit ist naturnothwendig die Frage des demnächstigen möglichst nutzbringenden Betriebes der Hessischen Eisenbahnen verbunden; es wird die Räthlichkeit, auch in dieser Beziehung mit der Königlich Preussischen Regierung in Verhandlung zu treten und durch dieselbe eine Vereinbarung zu erzielen, welche der überaus günstigen Lage Hessens Rechnung tragend, unserem Lande möglichst hohe Betriebserträgnisse sichert, indem sie die Interessen Preussens in Ansehung der Ausdehnung seines Eisenbahnnetzes nicht verkennt, klar vorliegen. Dieses Einvernehmen erscheint zugleich für die Erwerbung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn von grösster Wichtigkeit. Die Zeit drängt, diese wichtige Angelegenheit in Angriff zu nehmen, da das Recht des Staates zur Erwerbung der betreffenden Linien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn in nächster Zeit fällig und wirksam wird und kein Grund vorliegt, die Ausübung dieses Rechts weiter hinauszuschieben."

Nach dem Antrage soll also die Hessische Regierung ersucht werden, zunächst mit Preussen Verhandlungen einzuleiten sowohl wegen der Verstaatlichung selbst, als wegen der späteren Betriebsleitung. Die Erwerbung der Ludwigsbahn wird damit befürwortet, dass der aus Verstaatlichung der Ludwigsbahn zu erzielende Ueberschuss einen Rückhalt bieten werde für die Belastung des Staates mit den Oberhessischen Bahnen wie für den weiteren Ausbau von Nebenbahnen. Voraussetzung dafür sei, dass mit der Preussischen Regierung das nothwendige Einvernehmen erzielt wird, zugleich auch für den künftigen, möglichst nutzbringenden Betrieb der Hessischen Eisenbahnen. Als das Ziel wird dabei eine Vereinbarung bezeichnet, „welche, der überaus günstigen Lage Hessens Rechnung tragend, unserem Lande möglichst hohe Betriebserträgnisse sichert, indem sie die Interessen Preussens in Ansehung der Ausdehnung seines Eisenbahnnetzes nicht verkennt." Die Schwierigkeit lag aber, wie die „Frankf. Ztg." bemerkt, bisher eben darin, einen Weg zu finden, der nicht nur den Aktionären eine nach Recht und Billigkeit bemessene Abfindung gewährt (und das würde mit Vortheil für den Käufer heute weniger leicht geschehen können als vor einigen Jahren, zumal die allgemeine Koursstimmung und die Wirkung des gestellten Antrages erschwerend wirken), sondern zugleich die Interessen des Hessischen Staates, die finanziellen und die politischen, ebenso sehr wie die der Preussischen Staatsbahnen wahrt. Vor Jahren sollte diese Aufgabe durch Erwerbung der Hessischen Ludwigsbahn für Preussen gelöst werden; ob die Erwerbung durch Hessen eventuell sich nur als ein Uebergangsstadium darstellen würde, das lässt sich heute noch nicht genügend überblicken, besonders so lange noch nicht einmal zu erkennen ist, welche Stellung die Hessische Regierung zu der Frage überhaupt einnimmt. Der Antrag weist schliesslich darauf hin, dass das Recht des Staates zur Erwerbung der betreffenden Linien der Ludwigsbahn in nächster Zeit fällig wird, und kein Grund vorliege, die Ausübung dieses Rechts weiter hinauszuschieben. Bekanntlich hat Hessen von 1893 ab das Recht, sämmtliche Linien gegen Zahlung des Zwanzigfachen vom Durchschnittsertrage der letzten 5 Betriebsjahre (Dividenden, Tantiemen, Rücklagen, Prioritätendienst) anzukaufen, doch darf der Staat dieses Recht nur für den ganzen Komplex der in je einer Provinz des Grossherzogthums liegenden Bahnlinien ausüben.

Beschädigung von Bahnstrecken durch Gewitterregen.

Der wolkenbruchartige Gewitterregen am 16. und in der Nacht zum 17. d. Mts. hat in ganz Deutschland viel Schaden angerichtet, namentlich viele Bahnstrecken beschädigt und den Verkehr auf denselben zeitweise unterbrochen. Soweit bekannt, sind davon, ausser der Betriebsstörung bei Jüterbog, die Strecken Halberstadt-Heudeber, Uelzen-Langwedel (zwischen den Stationen Emmingen und Münster), Eisleben-Schöningen bei (Station Völpke), Nordstemmen-Hannover (zwischen den Stationen Rethen und Hannover), und Kölbe-Laasphe (zwischen den Stationen Biedenkopf und Wilhelmshütte) usw. betroffen worden. Speziell die Strecke Uelzen-Langwedel ist wegen Zerstörung von zwei Durchlässen und Dammrutschungen auf 4 km Länge für durchgehenden Personen- und Güterverkehr voraussichtlich auf längere Zeit gesperrt worden.

Preussische Staatsbahnen: Anweisung an das Dienstpersonal.

Die Königlichen Direktionen sind veranlasst worden, dem Dienstpersonal beim Beginn des stärkeren Reiseverkehrs die im Interesse des reisenden Publikums und wegen Schonung des Gepäcks erlassenen Bestimmungen erneut in Erinnerung zu bringen.

Langenschwalbach-Zollhaus.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a/M. ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Langenschwalbach nach Zollhaus beauftragt worden.

Werrabahn.

Der Aufsichtsrath hat die Dividende für 1888 auf 3 pCt. festgesetzt. Die diesjährige Generalversammlung soll am 27. Juni stattfinden.

Eisenbahnunfälle im März d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat März d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 17 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 21 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse in Stationen und 88 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 107 Personen verunglückt, sowie 38 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 159 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 verletzt, und zwar entfallen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin 2 Verletzungen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover 1 Verletzung; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 19 getödtet und 68 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 3 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter getödtet und 4 Beamte verletzt.

Eisenbahnergebnisse in Württemberg.

Bei der am 16. d. Mts. im Landtage stattgehabten Berathung des Eisenbahnetats hat der Herr Minister Mittnacht höchst beifällig aufgenommene Erklärungen abgegeben, wonach der Reinertrag des Etats für 1888 bis 1889 den Voranschlag um 2 993 600 *M.* überschreitet, der bisherige Ausfall verschwunden ist und der Etat einen Ueberschuss von 790 895 ergibt.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Nach dem Rechnungsabschlusse der Weimar-Geraer Eisenbahn für das Jahr 1888 beträgt der Betriebsüberschuss nach Abzug der dem Erneuerungsfonds zustehenden Rücklage 435 625 Mark (im Vorjahre 393 171 *M.*), welche nach dem Vorschlage der Verwaltung wie folgt vertheilt werden sollen: für den Dienst der Prioritäten und der Hypothek auf dem Direktionsgebäude zusammen 61 200 (64 300) *M.*, für Tantiemen an den Aufsichtsrath und die Direktion 9 260 (8 138) *M.*, für die gesetzliche Rücklage 18 520 *M.* abzüglich 6 100 *M.* als Betrag der im Jahre 1888 getilgten Prioritäten 12 420 (6 277) *M.*, für verschiedene Zwecke 600 (500) *M.*, für Steuern 11 000 (9 425) *M.*, für die Beamten 5 000 (3 500) *M.*, für die Beamten-Pensionskasse als besondere Zuwendung 3 000 (0), zur Zahlung der Dividende von 3½ pCt. für die Stammprioritäten 330 000 (3 pCt. mit 297 000) *M.* und zum Vortrag 3 145 (4 030) *M.*

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die ordentliche Generalversammlung ist auf den 6. Juni berufen.

Weimar-Rastenberger Eisenbahn.

Die auf den 22. Juni berufene Generalversammlung soll auch über den Bau einer Zweiglinie nach Buttstadt Beschluss fassen.

Neue Dampfstrassenbahn bei Berlin.

Dem Vernehmen nach ist eine neue Dampfstrassenbahn bei Berlin, im Anschluss an die schon bestehende Dampfbahn, von Schmargendorf durch den Grunewald über den Riemmeister-Zehlendorf, Klein-Machnow und Stahnsdorf nach Teltow geplant.

Der Verkehr auf den Deutschen Wasserstrassen 1881—1887.

Der Statistik des Deutschen Reichs sind die nachstehenden, auf den Notirungen an 14 Verkehrspunkten: Schmalenningken (Niemen), Thorn (Weichsel), II. Schleuse (Bromberger Kanal), Thiergarten bei Ohlau (Oder), Berlin (Spree), Hamburg, Neuländerfähre und Schandau (Elbe), Bremen (Weser), Koppelschleuse bei Meppen (Ems), Emmerich und Mannheim (Rhein), Gudingen (Saar), Altkirch-Zollgrenze (Rhein-Marnekanal) beruhenden Angaben entnommen:

Durchschnittlich jährlich bezw. im Jahre	Zu Berg und zu Thal — Frachtschiffe: beladen (Anzahl)	unbeladen (Anzahl)	Tragfähigkeit der beladenen bezw. unbelad. Schiffe (in 1 000 t)	geladene Güter (in 1 000 t)	durchschnittl. Tragfähigkeit der beladenen und unbelad. Schiffe (t)	durchschnittl. Belastung der beladenen Schiffe (t)	Flösse (Bestand) in 1 000 t
1881/85	114 466	31 912	22 951	14 318	156.8	125.1	2 318
1886	120 463	37 259	26 210	16 002	166,2	132,8	2 061
1887	132 863	35 989	28 577	17 568	169,2	132,2	2 217

Die Zahlen zeigen, dass der in Frage stehende Verkehr in dem betreffenden Zeitabschnitt nicht unwesentlich sich gesteigert hat, da vom Durchschnitt der Jahre 1881/85 bis zum Jahre 1887 die Gesammtzahl der (beladenen und unbeladenen) Schiffe von 15,4 pCt. die Tragfähigkeit derselben um 24,5 pCt. und die Menge der geladenen Schiffsgüter um 22,7 pCt. zugenommen hat. Auch die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe, sowie die durchschnittliche Belastung der beladenen Fahrzeuge hat sich (um 7,9 bezw. 5,7 pCt.) vergrössert. Nur der Flossverkehr hat abgenommen, aber immerhin 1887 gegen das Vorjahr wieder einen nicht unbeträchtlichen Zuwachs erfahren (gegen den Durchschnitt der Jahre 1881/85 betrug die Abnahme im Jahre 1886 11,1 pCt., im Jahre 1887 nur 4,4 pCt.).

Aus Württemberg.

Errichtung einer neuen Station.

Auf der Remsbahn ist zwischen den Stationen Gmünd und Unterböbingen am 6. Mai d. J. der Haltepunkt Hussenhofen für den Personen- und Gepäckverkehr — vorläufig mit Ausschluss der Abgabe von Militärfahrkarten — eröffnet worden.

Neubau von Eisenbahnen sowie Erweiterung und Verbesserung der bestehenden Bahnanlagen.

Der Kammer der Abgeordneten ist eine Uebersicht über die Verwendung der für den Eisenbahnbau sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1887/89 verwilligten Geldmittel auf den 31. Dezember 1888 zugegangen. Dieser Uebersicht entnehmen wir die nachstehenden Angaben.

Die Aenderungen und Erweiterung der Hochbauten auf dem Bahnhof Bietigheim wurden im wesentlichen vollendet, die neuen Gleisanlagen bis zu etwa ein Drittel hergestellt. Die Vollendung dieser Bahnhoferweiterung ist bis Ende 1889 in Aussicht zu nehmen.

Der neue Flosshafen in Heilbronn ist vom 19. April 1888 ab in Benutzung genommen.

Das zweite Gleise Eutingen-Horb ist seit 1. Oktober 1887 in Betrieb gesetzt.

An den neuen Bahnstrecken Leutkirch-Landesgrenze gegen Memmingen und Wangen-Landesgrenze gegen Hergatz waren bis zum Schluss des Jahres 1888 die Arbeiten des Unterbaues bis zu etwa ein Drittel vorgeschritten und die Gebäude der Stationen, sowie die Bahnwärterhäuser im Rohbau vollendet.

An der Bahn Tuttlingen-Sigmaringen war bis Ende 1888 die Mehrzahl der Bauloose theils in Ausführung begriffen, theils verakkordirt, einzelne Bauwerke, welche zu ihrer Vollendung längere Zeit erfordern, wie Tunnels und grössere Brücken, sind schon früher in Angriff genommen worden.

Der Bau des zweiten Gleises von der Landesgrenze bei Crailsheim bis Eppingen war bis Ende 1888, abgesehen von kleineren Nacharbeiten und mit Ausnahme zweier grossen Brücken bei Heilbronn, vollendet. Die einzelnen Strecken des zweiten Gleises sind theils im Sommer, theils im Herbst 1888 in Benutzung genommen worden.

Die Erweiterungs- und Neubauten auf dem Bahnhof Mühlacker haben in der Hauptsache im Oktober 1888 ihren Anfang genommen.

Die elektrische Beleuchtung auf dem Bahnhof Stuttgart ist am 5. Januar 1889 in Betrieb gesetzt worden.

Die Erweiterung und der Umbau des Bahnhofs Cannstatt war am Schluss des Jahres 1888, abgesehen von zwei Dienstwohngebäuden, im wesentlichen vollendet und in Betrieb gesetzt.

Die Erweiterung der Station Süssen ist vollendet.

Der Umbau des Bahnhofs Ulm hat sich bis jetzt in der Hauptsache auf die Anlage des Güterbahnhofs auf der Ostseite des Bahnhofs erstreckt, welcher im Herbst 1888 dem Betrieb übergeben wurde. In der Etatsperiode 1889/91 werden die übrigen Bauwerke, Verlegung einer Strasse, die Gleiseanlage des westlichen Rangirbahnhofs und des Personenbahnhofs, die Militärverladerampe, der Umbau des Verwaltungsgebäudes, die Gleiseunterführung, die elektrische Beleuchtung und die Einrichtung centraler Weichen- und Signalstellung usw. voraussichtlich zur Vollendung kommen.

Die Erweiterung der Gleiseanlagen und die Verbesserung der Hochbauten auf dem Hafenbahnhof Friedrichshafen sind vollendet.

Auf einer Reihe von Stationen ist die Centralweichen- und Signalstellung eingerichtet worden.

Mit der Ausdehnung der Luftdruck-Bremseinrichtung ist fortgefahren worden, ebenso mit der Einrichtung der Gasbeleuchtung in den Personenwagen.

Vermehrung des Betriebsmaterials.

In der Zeit vom 1. April 1886 bis zum 31. Dezember 1888 sind zur Vermehrung des Betriebsmaterials angeschafft worden: 15 Lokomotiven nebst Tendern, 5 Koupeewagen I. und II. Klasse, 30 Personenwagen III. Klasse, 1 Salonwagen, 5 Bahnpostwagen, 5 Gepäckwagen, 40 Langholzwagen, 50 bedeckte Güterwagen und 93 offene Güterwagen. Im Dezember 1888 sind ferner 10 weitere Koupeewagen I. und II. Klasse in Bestellung gegeben worden.

Aus Italien.

Eröffnung von Bahnlinien.

Reggio Calabria-Castrocucco. Die Theilstrecke Palmi-Gioia Tauro (vorläufige Haltestelle am Petracefluss) konnte nach einer verspätet eingegangenen Mittheilung bereits am 3. Februar dem öffentlichen Betrieb übergeben werden.

Parma-Spezia. Die 23 km messende Strecke Fornovo-Berceto wurde am 25. März mit den Bahnhöfen Citerna, Lesignano di Palmia, Solignano, Valmozzola H. und Berceto eröffnet.

Hilfslinie dei Giovi. Die amtliche Abnahme der Linie hat nach wiederholter genauer Untersuchung und Beleuchtung des grossen Tunnels von Ronco am 28. März stattgefunden. Die Betriebseröffnung erfolgte am 15. April und zwar zunächst nur für den Güterverkehr, während die Benutzung für Personenbeförderung erst in einigen Monaten (nach anderer Angabe baldmöglichst) ins Leben treten soll.

Neapel-Pozzuoli-Cumä. Die Eröffnung steht nahe bevor; die in Vorschlag gebrachten Tarife sind völlig gleichlautend mit den bei den drei grossen Bahnnetzen eingeführten Sätzen, welche die Privatgesellschaften gleichfalls anzunehmen pflegen.

Sardinische Sekundärbahnen. Am 1. April wurde die Strecke Sassari-Alghero, 34 km, und am 3. April Isili-Meana, Theil der Linie Isili-Sorgono, in der Länge von 47 km eröffnet.

Betrieb.

Der Bahnhof Seregno, welcher in seinen Verhältnissen nicht mehr für die Güterbeförderung auf den beiden dort zusammenstossenden Bahnlinien genügt, soll einer wesentlichen Umgestaltung unterzogen werden.

Aenderung der Spurweite. Die Gesellschaft für Hochöfen, Eisenguss und Stahlwerke zu Terni will die Spurweite der ihr konzessionirten Bahnlinien von 0,60 m auf die normale Breite von 1,445 m erhöhen. Die bezüglichen Industriebahnen laufen ab Spoleto nach Sant' Angelo und über Maroggia und Magnano nach Ponte Bari; sie verbinden lediglich die von der Gesellschaft im Bezirk von Spoleto betriebenen Braunkohlengruben von Sant' Angelo und Magnano mit dem Eisenbahnnetz, werden nunmehr aber auch anderen Zwecken dienstbar gemacht werden können.

Fahrkartenbücher. Die Südbahngesellschaft hat augenblicklich versuchsweise eine neue Art von Fahrscheinen zur Anwendung gebracht, welche eine Erleichterung für diejenigen Reisenden bilden soll, die häufig den Weg zwischen zwei bestimmten Punkten des Bahnnetzes zurücklegen müssen; es wird denselben ausser einer gewissen Preisermässigung noch der Vortheil gewährt, sich nicht jedesmal die Fahrkarten einzeln kaufen zu müssen. Die Fahrscheine, in Form eines Büchleins zusammengeheftet, gelten für 10 Hin- und 10 Rückreisen innerhalb eines Zeitraumes von sechs Monaten, und die Preisermässigung ist etwas geringer, als bei den gewöhnlichen Doppelreisekarten; vorläufig sind diese Bücher bei 34 häufiger vorkommenden Ortszusammenstellungen versuchsweise eingeführt worden.

Zeitkarten für den Eintritt auf Bahnhöfen. Die drei grossen Bahngesellschaften beabsichtigen, die Gültigkeitsdauer dieser Karten von zwei Monaten auf vier Monate und von einem halben auf ein ganzes Jahr zu verlängern. Die Zeitdauer soll nach wie vor vom Tage der Lösung ab berechnet werden.

Bahnhof Piazza Brignole zu Genua. Behufs Erleichterung des schwierig zu bewältigenden Verkehres in Genua wird in Bisagno in unmittelbarer Verbindung mit ebengenanntem Güterbahnhof eine neue grosse Anlande- und Umladestelle errichtet; die Verwaltung der Mittelmeerbahnen hat bereits die Genehmigung zu etwa nöthig werdender Enteignung von Grundstücken erhalten.

Der Königliche Hofzug,

mit welchem der Gast unseres Kaiserhauses heute (am 21. Mai) Vormittag um 10 Uhr 35 Minuten in Berlin eintraf, besteht aus zwei 17 m langen Wagen, System Pullman, und aus 5 Salonwagen. Derselbe ist mit allen erdenklichen Bequemlichkeiten versehen und für 400 000 *M.* eigens zu dieser Reise in Florenz in den Werkstätten der ferrovia toscana gebaut worden. Die Gesammtlänge der Fahrt von Rom nach Berlin beträgt 1 965 km, die etwa in 41 Stunden von dem Blitzzuge durcheilt wurden.

Militärbeförderung auf Eisenbahnen.

In allen Garnisonen des Königreichs Italien, in welchen sich Bahnhöfe befinden, haben Uebungen im Ein- und Ausladen von Truppen aller Waffengattungen und dem verschiedenartigen Kriegsmaterial in Eisenbahnfahrzeuge und aus denselben stattgefunden, zu welchem Zweck die Bahnverwaltungen gemäss einer besonderen Uebereinkunft mit den Truppenbehörden das nothwendige Eisenbahnmaterial zur Verfügung stellen. „L'Esercito" hebt hervor, mit welchem bedeutenden Nutzen diese praktische Art der Unterweisung für die einzelnen Truppen und Mannschaften verbunden ist. Die „Perseveranza" theilt ferner mit, dass die einzelnen Truppentheile des 3. Armeekorps (Mailand) im Hinblick auf eine wahrscheinliche probeweise Mobilmachung im laufenden Frühjahr die sehr wichtige Einübung des Ein- und Ausladens bei Nachtzeit betreiben. Zu diesem Zweck stellt jedes Regiment der Fusstruppen, Reiterei und Artillerie bezw. je ein Bataillon, eine Schwadron oder Batterie auf Kriegsstärke zusammen.

Post- und Telegraphenwesen Italiens von 1861 bis 1889.

Die Postanstalten Italiens zählen gegenwärtig rund 32 000 Beamte, von welchen 8 000 mit Rang und Pensionsberechtigung angestellt sind und rund 24 000 ohne beides beschäftigt werden. Seit 1871 haben sich die Landpostbeamten verdoppelt, indem sie von etwa 3 000 auf gegenwärtig 6 150 gewachsen sind. Die Telegraphenämter werden zur Zeit von rund 8 000 Personen bedient.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath genehmigte in seiner Sitzung vom 1. Mai die Rechnung für 1888 und beschloss, der Generalversammlung der Aktionäre die Vertheilung einer Dividende von 28 Frcs. auf die Aktie (5³/₅ pCt.) zu beantragen.

Taxermässigungen für die Schweizerischen Eisenbahnbeamten und deren Familienangehörige.

Bei einigen Schweizerischen Bahnverwaltungen bestand schon vor ungefähr einem Jahrzehnt die anerkennenswerthe Einrichtung, dass die Beamten mit ihren Familienangehörigen die Vergünstigung genossen, die eigenen Bahnlinien zu ermässigten Fahrtaxen benutzen zu können. Die betreffenden Gesellschaften scheinen in der Gewährung dieser Verkehrserleichterungen nicht ungünstige Erfahrungen gemacht zu haben, denn es ging bald hernach, im Jahre 1883, ein Antrag an sämmtliche Schweizerische Eisenbahnverwaltungen, die da und dort schon zugestandenen Vergünstigungen ohne Ausnahme dem Personal aller Bahnen für das ganze Schweizerische Bahnnetz einzuräumen. Diesem Antrage wurde stattgegeben.

Zu noch grösserer Ueberraschung der Bahnangestellten haben die Verwaltungen vor kurzem, anlässlich einer Revision der bezüglichen Reglements, den Entscheid gefasst, vom 1. Mai dieses Jahres an die bewilligten Ermässigungen noch weiter auszudehnen und dieselben von der Hälfte der Taxe auf einen Fünftheil der normalen Fahrpreise herabzusetzen.

Der Artikel I des erlassenen Reglements, der die zum Bezuge von Beamtenbillets berechtigten Personen bezeichnet, lautet wie folgt:

„Die Verwaltungen des Schweizerischen Eisenbahnverbandes gewähren ihren definitiv angestellten Beamten, sowie ihren mindestens seit einem Jahre provisorisch beschäftigten Angestellten und Arbeitern den Bezug von Personenbillets zu ermässigten Taxen für Fahrten im gegenseitigen direkten Verkehr und zwar:

a) für die genannten Beamten, Angestellten und Arbeiter selbst;
b) für ihre mit ihnen in ungetrennter Haushaltung lebenden Ehefrauen und Kinder, ledige und verwittwete, mit Ausschluss der Verheiratheten; ferner für ihre Stief-, Adoptiv- und Pflegekinder, sofern letztere in den Familienverband wie eigene Kinder aufgenommen sind, mit Ausschluss der verkostgeldeten Kinder;
c) für ihre nicht selbständig etablirten, keinen Beruf treibenden, sondern behufs Erlernung eines Berufes oder zur Ausbildung auswärts wohnenden Kinder, sofern dieselben zu einem Besuche der Eltern nach Hause reisen, oder andere Fahrten in Begleitung ihrer Eltern machen;
d) ferner für die mit dem Angestellten in gleicher Haushaltung lebenden und von ihm unterhaltenen Eltern."

Die Gültigkeitsdauer der Beamtenbillets beträgt zwei Monate, von der Ausfertigung an gerechnet.

Kreisschreiben des Schweizerischen Eisenbahndepartements an die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen.

Am 28. März d. J. stürzte vom Rhoneberg bei Erstfeld eine Lawine ab, welche die 6 m lange Gotthardbahnbrücke über den Brustthalbach mit sich fortriss. Es wurde sofort zur Erstellung einer hölzernen Nothbrücke geschritten, welche binnen etwa 4½ Stunden soweit gefördert war, dass dieselbe von den Zügen befahren werden konnte. Diese rasche Wiederherstellung des Verkehrs war dem Umstande zu verdanken, dass die Bahndirektion zum Nothbrückenbau taugliche starke Hölzer stets bereit hält, welche wiederholt gute Dienste geleistet haben. Auch andere Bahnen haben solche Nothhölzer in Vorrath. Wir wollen jedoch nicht ermangeln, die Bahnverwaltungen, unter Bezugnahme auf obigen Vorfall, auf die Vortheile derartiger Maassregeln aufmerksam zu machen und ihnen dieselben zur Nachahmung zu empfehlen.

Kartenwerke.

Raab'sche Spezialkarte der Eisenbahnen Mitteleuropas mit Angabe aller Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffstationen, Speditionsorte, Zoll-, Steuerämter und Mineralquellen. 23. Auflage. 1889. Druck und Verlag von Carl Flemming in Glogau.

Von dieser trefflichen Eisenbahn-Wandkarte, welche zu Anfang jeden Jahres in neuer revidirter Auflage erscheint, ist auch für 1889 eine solche erschienen, welche sämmtliche bis zum Frühjahr dieses Jahres eröffneten Bahnen mit ihren Stationen, sowie auch die gegenwärtig in Bau begriffenen und selbst die wichtigeren projektirten Bahnlinien Mitteleuropas darstellt und sich sowohl durch korrekte und geschmackvolle Zeichnung, als durch Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben auszeichnet.

Dieselbe erscheint in folgenden Ausgaben:

Nr. 1. Raab's Eisenbahnkarte von Mitteleuropa usw., Grösse 1,25 m hoch, 1,42 m breit, reicht im Westen bis Birmingham-Bordeaux, im Süden bis Toulouse-Perugia, im Norden bis Kopenhagen, im Osten bis Warschau-Debreczin. Mit Ortschaftsfindeverzeichniss. Preis: unaufgezogen in Umschlag 5,10 *M.*, aufgezogen in Mappe 9 *M.*, desgleichen mit Holzrollen 12,50 *M.*

Nr. 2. Oestliche Anschlussblätter zu der Karte Nr. 1. Grösse 1,25 m hoch, 0,70 m breit. Diese Karte ist halb so gross wie die Raab'sche Karte Nr. 1 und reicht — sich genau an dieselbe anschliessend — im Osten bis Nikolajew und Odessa, im Süden bis Konstantinopel und im Norden bis Wilna und Orel. Mit Ortschaftsfindeverzeichniss. Preis: unaufgezogen in Umschlag 3 ℳ, aufgezogen in Mappe 6 ℳ, mit Holzrollen 9 ℳ.

Beide Karten werden auch vereinigt herausgegeben (mit Ortschaftsfinderegister Preis 8 ℳ, aufgezogen in Mappe 15 ℳ, mit Holzrollen 21 ℳ).

Wir können die auf's sorgfältigste durchgesehene Karte für Eisenbahnbüreaus, Comptoire, Bahnhöfe, Hotels usw. bestens empfehlen.

Franz, Eisenbahn- und Dampfschiffrouten-Wandkarte von Europa. Grösse 1,38 m hoch, 1.80 m breit. Preis 6 ℳ, auf Leinwand gezogen in Mappe 13 ℳ. 6. Auflage. Glogau 1889. Verlag von C. Flemming.

Diese in demselben Verlage wie die Raab'sche Eisenbahnkarte wie jene mit Ortschaftsfindeverzeichniss erschienene Wandkarte bildet in ihrer neuen Auflage, was korrekte Zeichnung, Genauigkeit und Vollständigkeit anlangt, ein würdiges Gegenstück zu der Raab'schen Karte und ergänzt dieselbe in erwünschter Weise, indem nicht nur die Eisenbahnen von ganz Europa, sondern auch die von Kleinasien und Nordafrika in die Karte fallen.

Ist auch der gewählte Maassstab für die Darstellung des Mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes etwas klein, so kommen dagegen auf derselben die in die Raab'sche Karte nicht fallenden Gebiete: Spanien und Portugal, Italien, Türkei, Schweden und Norwegen usw. zu voller Geltung. Bei dem grossen Mangel guter Eisenbahnkarten von ganz Europa kommt die Karte einem wirklichen Bedürfniss entgegen und können wir dieselbe allen Interessenten bestens empfehlen.

Uebersichtskarte aller im Ruhrkohlengebiete (Rheinisch-Westfälisches Kohlenrevier) **bestehenden Voll- und Anschluss-Eisenbahnen mit den in Betrieb befindlichen Zechen und Schächten.** Bearbeitet von der Königl. Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln unter Mitwirkung des Königl. Oberbergamts in Dortmund. 3. Auflage. Preis 2,50 ℳ. Hagen i. W. 1889. Kommissionsverlag von Otto Hammerschmidt.

Bei dem Interesse, welches das Ruhrkohlengebiet mit seinem so hoch entwickelten Eisenbahnnetz in Anspruch nimmt, ist eine zuverlässige Karte desselben, wie sie hier von den maassgebenden Eisenbahn- und Bergamtsbehörden gemeinsam geboten wird, für jeden Interessenten von grossem Werthe. Aus der Karte, in welcher die verschiedenen Bahngebiete farbig kenntlich gemacht sind, kann man sich in Verbindung mit dem derselben angedruckten alphabetisch geordneten Verzeichniss der Zechen sofort über die Lage und die Eisenbahnverbindungen einer jeden derselben alsbald orientiren.

Personalnachrichten.

Stadtrath August Hausmann †.

Am 15. d. Mts. ist in Brandenburg der Stadtrath August Hausmann nach kurzem Krankenlager gestorben, welcher in weiten, namentlich auch in Eisenbahnkreisen als einer der Mitbegründer des Berlin - Potsdam - Magdeburger Eisenbahnunternehmens bekannt war, dessen Direktorium er dann angehört hat, bis dasselbe mit dem Uebergang der Eisenbahn auf den Staat aufgelöst wurde. Hausmann war am 22. Dezember 1802 zu Hannover geboren. Auf Präsentation der Stadt Brandenburg wurde er durch Allerhöchsten Erlass vom 30. Oktober 1865 auf Lebenszeit in das Herrenhaus berufen. Namentlich um Brandenburg, wo er Jahre lang gewirkt, hat sich der von allen ihm Nahestehenden hochgeschätzte und wegen seiner Liebenswürdigkeit stets gern gesehene Mann dauernde Verdienste erworben. Bis an sein Lebensende erfreute sich der Verstorbene einer ganz aussergewöhnlichen Geistesfrische.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt a. M. - Bromberg. Die Tarifentfernung Höchst a. M.-Dramburg wird von 711 in 791 km berichtigt, und tritt die Erhöhung mit dem 1. Juli d. J. in Kraft. (1229)

Frankfurt a. M., den 16. Mai 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die Station Oelsnitz bei Lichtenstein an der Linie Stollberg-St. Egidien vom 1. Juni d. J. ab, mit Inkrafttreten des dortseitigen Sommerfahrplans, die Bezeichnung „Oelsnitz im Erzgebirge" führen.

Berlin, den 20. Mai 1889. (1230)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3 Verkehrsstörungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Es wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass der Gesammtverkehr in der Strecke Schwarzenau-Vitis Linie Wien - Gmünd wegen Hochwassers am 11. d. Mts. in der voraussichtlichen Dauer von 4 Tagen eingestellt wurde. (1231)

Wien, am 14. Mai 1889.

Infolge der zwischen Stationen Lazy und Strzemieszyce durch Wolkenbruch verursachten Beschädigung einer Brücke und Bahnkörpers ist der Güterverkehr auf dieser Strecke auf ca. 8 Tage unterbrochen.

Warschau-Wiener Bahn übernimmt bis auf weiteres keine Verantwortlichkeit für Lieferfristüberschreitung, was mit Bezug auf § 14 des Wagenübereinkommens zur öffentlichen Kenntniss gebracht wird.

Personen werden mit Umsteigen auf den beschädigten Bahnstrecken weiter befördert. (1232)

Warschau, den 17. Mai 1889.
Die Direktion
der Warschau - Wiener und Warschau-Bromberger Bahn.
Strasburg.

4. Güterverkehr.

Lokal-Vieh- usw. Tarif für den Direktionsbezirk Breslau. Vom 1. Juli d. J. ab wird für das bisher unentgeltlich erfolgte Tränken von Vieh auf den Tränkungsstationen Kattowitz, Myslowitz und Schoppinitz R. O. U. eine Gebühr von 50 ₰ für jeden Wagen erhoben.

Breslau, den 14. Mai 1889. (1233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Süddeutschen Verbands-Güterverkehr mit Oesterreich - Ungarn werden voraussichtlich am 1. Juli l. J. die bestehenden Ausnahmetarife für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten, ferner von Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie von gebrauchten leer zurückgebenden Getreide- und Mehlsäcken, nämlich Theil III des Verbands-Gütertarifes Heft Nr. 1 vom 1. November 1884, Heft Nr. 2 vom 1. November 1884 und Heft Nr. 3 vom 15. Oktober 1886 aufgehoben und durch neue Tarife ersetzt werden, welche neben vielfachen Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen der Frachtsätze herbeiführen werden.

Etwa gewünschte Auskunft darüber, wie sich die Sätze künftighin in einzelnen Stationsbeziehungen gestalten werden, wird die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen ertheilen.

München, den 12. Mai 1889. (1234)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. Für Glycerin-Sendungen ab Lyon gelangen am 25. d. Mts. Ausnahme - Frachtsätze von Genf trans. nach Leipzig (Bayer. Bhf.) in Höhe von 66,45 Frcs. pro Tonne bei Mengen von 5 t und von 54,85 Frcs. pro Tonne bei Mengen von 10 t zur Einführung.

Dresden, den 16. Mai 1889. (1235)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Die zufolge Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover im Lokal- und direkten Verkehre der Preussischen Staatsbahnen eingeführte Ausdehnung des Ausnahmetarifes für bestimmte Stückgüter auf lange Gegenstände von Eisen oder Stahl findet vom 20. Mai d. J. ab auch Anwendung im Lokal- und direkten Verkehr der Saal-, Weimar-Geraer, Werra-, Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer, Eisenberg-Crossener, Dahme-Uckroer und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn untereinander und mit den Preussischen Staatsbahnen.

Erfurt, den 14. Mai 1889. (1236)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. Juni d. J. kommen für den Transport von Rohblei und Rohzink zur überseeischen Ausfuhr im direkten Verkehre von Aue, Chemnitz und Radebeul nach Hamburg trans. Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung. Die Anwendung dieser Frachtsätze, welche auf den Sätzen und Bedingungen des Spezialtarifs III beruhen, erfolgt im Rückvergütungswege gegen den Nachweis der Ausfuhr nach einem ausserdeutschen Hafen.

Dresden, den 16. Mai 1889. (1237)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenfrachten von Niederländischen Häfen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen. Für Kohlen und Koks in Ladungen von 10000 kg von den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rheinbahn nach Rheinisch-Westfälischen Stationen werden von heute bis zum 15. Juni d. J. die um 20 pCt. ermässigten Sätze des Spezialtarifs III der Hefte A 3, B 3 bezw. C 3 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs vom 1. April 1888 berechnet. (1238)

Elberfeld, 18./5. 89.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ab 15. Mai tritt zum Süddeutschen Donau-Umschlagstarif der Nachtrag IV in Kraft, welcher Aenderungen der allgemeinen und besonderen Bestimmungen, anderweite Vorschriften bezüglich Bedeckung der Güter, die Aufnahme neuer Stationen, die Aufhebung einzelner Frachtsätze, einen neuen Ausnahmetarif für Zucker sowie Ergänzungen der Verkehrsleitungsvorschriften enthält. (1239)

München, den 8. Mai 1889.

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Vom 20. Mai d. J. ab wird die Station Niederlauer der Bayerischen Staatsbahn in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 17. Mai 1889. (1240)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Vom 18. d. Mts. ab treten auf die Dauer von vier Wochen für die Beförderung von **Steinkohlen und Koks** in Ladungen von je 10000 kg oder Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmenge von den Kohlenstationen des Wurm-, Inde- und Saarreviers der unterzeichneten Direktion nach Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, soweit dieselben 350 km und mehr entfernt sind, ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft.

Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Güterexpeditionen sowie in unserm Tarifbüreau zu erfahren.

Köln, den 18. Mai 1889. (1241)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich im Namen der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch) usw.-Berlin. Die Station Niederschönweide (Johannisthal) wird mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ab in den Ausnahmetarif 3 A für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II einbezogen.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 17. Mai 1889. (1242)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag VI zur Einführung, welcher ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen, sowie Sätze für die Stationen der demnächst zur Eröffnung gelangenden Neubaustrecke Fulda-Tann des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. enthält. Näheres bei den Güterexpeditionen.

Frankfurt a/M., den 16. Mai 1889. (1243)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. ab gelangt unter dem Titel „Theil III, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs" ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen verwalteten Eisenbahnen (Kaiser Franz Josefbahn ausnahmlich der Linien Wien-Eggenburg und Absdorf-Krems, Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau], Rakonitz-Protiviner Bahn, Böhmisch-Mährische Transversalbahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Prag-Duxer Eisenbahn, Lokalbahn Potscherad-Wurzmes), dann zwischen Iglau, Station der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, Kralup und Swolenowes, Stationen der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen anderseits zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. August 1888 aufgehoben und ersetzt.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli l. J.

München, den 15. Mai 1889. (1244)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Schnorr.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Kokes von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach allen denjenigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen, welche von der betreffenden Versandstation 350 oder mehr Kilometer entfernt sind, tritt mit Gültigkeit vom 20. Mai bis einschliesslich 16. Juni d. Js. ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft. Druckexemplare sind von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 17. Mai 1889. (1245)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Der seiner Zeit wegen des niedrigen Rubelkourses publizirte, 15 pCt. Zuschlag zu den Seefrachten des direkten überseeischen Verkehrs von den Englischen Häfen London, Hull, Newcastle, Leith und Glasgow über Königsberg (Pillau) nach Moskau im Betrage von 1—5 Kop. pro Pud entsprechend den Seefrachtklassen I bis X sowie der Zuschlag von 5 Kop. pro Pud bei landwirthschaftlichen Maschinen, nicht besonders benannte, kommen von sogleich in Fortfall.

Die Direktion. (1246)

Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Oberschlesischen Kohlentarif nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg usw. ein Nachtrag XIV in Kraft, welcher direkte Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecke Rogasen-Inowrazlaw, Montwy-Kruschwitz, Ergänzung der Bedingungen für die Anwendung der Steinkohlenmassensätze und Berichtigungen enthält. Die bezüglichen Frachtsätze dieses Tarifnachtrages kommen jedoch nur insoweit zur Anwendung, als sie billiger sind wie die Frachtsätze des für die Zeit vom 20. Mai bis 16. Juni d. J. gültigen Ausnahmetarifs für Oberschlesische Kohlensendungen nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Gesammtentfernungen von 350 km und darüber.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 18. Mai 1889. (1247)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Für die Beförderung von schwarzer Melasse in Wagenladungen von 10000 kg von Stationen der Russischen Südwestbahnen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur Wiederausfuhr seewärts nach ausserdeutschen Hafen exkl. St. Petersburg treten vom 10./22. Mai cr. direkte Frachtsätze in Kraft. Diese sowie die Bedingungen bezüglich der Kontrole und des Nachweises der Wiederausfuhr sind auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren.

Die Direktion. (1248)

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag IX zu Theil II Heft 1 des Verbandstarifs mit neuen und abgeänderten Frachtsätzen für den Klassengutverkehr und für die Ausnahmetarife 5a und b (Getreide, Kleie), 6a (Europäisches Holz), 16 (Heu und Stroh), 24 (Möbel aus gebogenem Holze), 26 (Holzzeugmasse), 27 (Kalk), 28 (Rinden Europäischer Holzarten) und 30 (Bier) in Kraft.

Derselbe ist durch die Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Dresden, den 20. Mai 1889. (1249)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Bezirken Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt usw. An Stelle der Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Staatsbahnverkehre

a) Berlin-Breslau vom 1. Juli 1887,
b) „ -Bromberg vom 1. Mai 1885,
c) „ -Erfurt vom 1. Juni 1886,
d) Breslau-Bromberg vom 15. Oktober 1884,
e) Breslau-Erfurt vom 1. Juni 1886,
f) Bromberg-Erfurt vom 1. Juni 1886

nebst Nachträgen tritt mit dem 1. Juni 1889 ein „Gemeinschaftlicher Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im direkten Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau (einschliesslich der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn), Bromberg (einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Station Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn), Erfurt (einschliesslich der Saal-, Weimar-Geraer, Werra- und Dahme-Uckroer Eisenbahn) unter einander" in Kraft. Derselbe enthält gegenüber den bisherigen Tarifen vielfach Ermässigungen, sowie auch Verkehrserweiterungen durch Herstellung direkter Verkehrsverbindungen mit den Stationen der ehemaligen Frottstädt-Friedrichrodaer und Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn. Der Tarif ist zum Preise von 25 ₰ für das Stück von den Expeditionen zu beziehen. (1250)

Erfurt, den 14. Mai 1889.

Königliche Eisenbahndirektion.

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Vom 1. Juli l. J. ab werden die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahnen andererseits vom 1. Juli 1888 vorgesehenen Ermässigungen für Sendungen im Gesammtgewicht von 50 000 bezw. 100 000 kg und darüber auf der Route über Lanaeken nicht mehr gewährt.

Karlsruhe, den 20. Mai 1889. (1251)
Generaldirektion.

Ermässigung der Fracht für Kohlen und Koks von den Deutschen Nordseehäfen. Für Kohlen- und Kokssendungen von den Stationen Altona, Hamburg, Harburg, Bremerhaten, Geestemünde, Grohn-Vegesack, Bremen, Emden, Leer und Papenburg in Mengen von mindestens 10 000 kg nach Stationen südlich von Münster der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln rechtsrh., Elberfeld und Köln linksrh. werden von heute bis zum 15. Juni d. J. die tarifmässigen Frachtsätze des Spezialtarifs III um 25 pCt. gekürzt. (1252)

Elberfeld, 17. 5. 89.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Tarifheft III A (Verkehr Badische Bahn-Vereinigte Schweizerbahnen) ist mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. der VI. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 (für frisches Obst) im Verkehr mit Mengen, einen Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) im Verkehr mit Gernsbach, Aufhebung der Taxe des Ausnahmetarifs Nr. 12 (für Getreide) Pfullendorf-Goldach sowie ein neues Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 6 (für Holz des Spezialtarifs III, Erde, Schlacken, Torf und Torfstreu).

Soweit durch letzteres für einzelne Artikel Taxerhöhungen eintreten, bleibt die bisherige Tarifirung noch bis einschliesslich 31. August l. J. in Kraft.

Die direkte Abfertigung im Verkehr Pfullendorf-Goldach erfolgt fortan ausschliesslich im Württembergisch-Schweizerischen Verkehr.

Der Nachtrag kann von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 17. Mai 1889. (1253)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. An Stelle des in der Stationsbeziehung Genf transit - Leipzig (Thür. und Eilenb. Bhf.) bei Klasse B vorgesehenen ermässigten Frachtsatzes von 611 Cts. tritt am 20. Mai d. J. ein Frachtsatz von 497,5 Cts. für 100 kg in Kraft, welcher ebenso wie der aufgehobene nur für Sendungen nach und von Lyon und weiter und nach und von Grenoble und weiter sowie für Spielwaarensendungen ab St. Claude Geltung hat.

Karlsruhe, den 18. Mai 1889. (1254)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Für die Beförderung von Heringen in Wagenladungen von 610 Pud (10 000 kg) von Memel nach Stationen der Moskau-Brestbahn gelten in den Monaten Juni bis einschliesslich November 1889, April und Mai 1890 die Königsberger Frachten des Spezialtarifs 6 (Seite 17 des Verbandtarifs) unter Zuschlag von 15 ℳ pro 10 000 kg, in den Monaten Dezember 1889 und Januar bis einschliesslich März 1890 die im Tarif besonders genannten Sätze. (1255)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Ermässigung für Kohlen und Koks von Brake, Elsfleth und Nordenham nach Rheinisch-Westfälischen Stationen. Für Kohlen- und Kokssendungen von den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenham der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen in Mengen von mindestens 10 000 kg nach den Stationen südlich von Münster der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrh.) kommen von heute bis zum 15. Juni 1889 die um 25 pCt. gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Berechnung.

Elberfeld, 18/5. 89. (1256)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. Am 1. Juli erscheinen an Stelle des Gütertarifs vom 1. November 1882 und des Saarkohlentarifs (Nr. 3) vom 1. Oktober 1881 neue Tarife. Die neuen Tarife enthalten neben zahlreichen Ermässigungen auch Frachterhöhungen, worüber die Tarifbüreaus der betheiligten Bahnen nähere Auskunft ertheilen.

Köln, den 17. Mai 1889. (1257)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Badisch-Württembergischen und Badisch-Bayerischen Verkehr werden auch die mit Stirnwänden versehenen, zum Säuretransport bestimmten sogenannten Topfwagen als Gefässwagen im Sinne der Tarifvorschriften betrachtet und im leeren Zustande frachtfrei befördert.

Karlsruhe, den 17. Mai 1889. (1258)
Generaldirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach allen denjenigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen, welche von den Versandstationen 350 km und mehr entfernt sind, tritt mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. bis einschliesslich 16. Juni d. J. ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft. Druckexemplare sind von unserem Verkehrsbüreau und durch die Versandexpeditionen unentgeltlich zu beziehen.

Berlin, den 20. Mai 1889. (1259 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Mit 1. Juli 1889 treten zu den Tarifen vom 1. März 1888 folgende Nachträge in Kraft:

a) Nachtrag I zu Theil II, Heft 1;
b) „ I „ „ II, „ 2;
c) „ I „ „ II, „ 3;
d) „ I „ „ III, „ 1;
e) „ I „ „ III, „ 2;
f) „ I „ „ III, „ 3;
g) „ I „ „ IV.

Diese Nachträge enthalten direkte Frachtsätze für die Station Bayreuth der Bayer. Staatsbahnen; eine anderweitige Bezeichnung bezw. anderweitige Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 1; die Einbeziehung der Station Frankfurt a/M.-Hafen in die betr. Verbandstarife; Aenderung von Tarif- und Reexpeditionsbestimmungen; neue Getreide- und Mais-Frachtsätze für die Station Hof der Bayer. Staatsbahnen, Abänderung einiger Frachtsätze des Haupttarifes, sowie Frachtzuschläge der Rumänischen Eisenbahnen zu den Sätzen des Verbandstarifes.

Bis auf weiteres gelangen die in diesen Nachträgen unter Ziffer III festgesetzten Zuschläge zur Erhebung.

Exemplare der vorbenannten Nachträge können seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 15. Mai 1889. (1260)
K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-Westösterreichischer Koksverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Juni 1889 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Niederschlesisch-Westösterreichischen Koksverkehr in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1888 ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif, von welchem Exemplare bei der unterzeichneten Generaldirektion und den übrigen betheiligten Verwaltungen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden können, enthält ermässigte Frachtsätze für die Versandstellen des Neuroder Grubenreviers, Frachtsätze für die neuen Versandstellen „Neue Heinrichgrube" und „Rubengrube" und Kourskürzungstabellen, über deren Anwendung Punkt 9 der Vorbemerkungen des Tarifs Aufschluss gibt, hingegen sind Frachtsätze für die Versandstelle „Mittelsteine" in dem Tarife nicht mehr enthalten, welche Relation Aufnahme in den internen Oesterreichischen Tarifen finden wird.

Wien, den 16. Mai 1889. (1261)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Oesterr. Lokal-Eisenbahngesellschaft. Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für Kalksteine von Zawratetz-Tremosnitz nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn. Mit 1. Juni 1889 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Kalksteine von Zawratetz-Tremosnitz nach diversen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn in Kraft.

Mit gleichem Datum erlischt die Gültigkeit des Ausnahmetarifes für Kalksteintransporte vom 1. Oktober 1885.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der Generaldirektion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn um den Betrag von 5 kr. erhältlich.

Wien, den 16. Mai 1889. (1262)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn usw. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Juni 1889 tritt für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn usw. ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Oktober 1886 sammt Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif, von welchem Exemplare bei der unterzeichneten Generaldirektion und den übrigen betheiligten Verwaltungen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden können, enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für die

Versandstellen des Neuroder Grubenreviers, Frachtsätze für die neuen Versandstellen „Neue Heinrichgrube“ und „Rubengrube“, die neue Station Friedrichswald, wogegen die direkten Frachtsätze für Dobrowitz Oesterreichische Nordwestbahn mit 1. Juli 1889 ausser Kraft treten.

Für eine Reihe von Abgabsstationen enthält der neue Tarif ab Mittelsteine keine direkten Frachtsätze und werden solche für diese Relationen durch einen internen Oesterreichischen Ausnahmetarif erstellt werden.

Endlich enthält der neue Tarif Kourskürzungstabellen, über deren Anwendung Punkt 11 der Vorbemerkungen des Tarifs Aufschluss gibt.

Wien, den 16. Mai 1889. (1263)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen. Am 1. Juni 1889 tritt Nachtrag I zum Lokaltarif (Theil II) in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird der Theil II des Lokaltarifs der Rumänischen Linien der Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn vom 1. Januar 1883, nebst Nachträgen, sowie auch der direkte inländische Tarif vom 1. Januar 1888, nebst Nachträgen, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Bukarest, im Mai 1889. (1264)

Die Generaldirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Oesterreichisch - Niederländisch - Belgisch - Englischer Personenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes für Personen und Reisegepäck. Am 1. Juni l. J. tritt ein neuer Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Wien (Nordwestbahnhof, Nord- oder Staatsbahnhof) einerseits und Niederländischen, Belgischen und Englischen Stationen andererseits über Tetschen, beziehungsweise Bodenbach, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für einfache Fahrt I. und II. Klasse von Wien nach Amsterdam, Haag, Rotterdam, Scheveningen, Antwerpen, Brüssel, Ostende und London, sowie für Hin- und Rückfahrkarten I. und II. Klasse von Wien nach London und zurück.

Nähere Auskünfte werden ertheilt bei der unterzeichneten Generaldirektion, sowie bei den Verwaltungen der Kaiser Ferdinands - Nordbahn und Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Wien, den 18. Mai 1889. (1265)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Nach Gleichenberg werden in der Zeit vom 16. Mai bis incl. 31. August. l. J. in den Stationen Wien Südbahnhof, Baden, Wr.-Neustadt, Marburg, Klagenfurt, Pöltschach, Cilli, Agram, Sissek, Laibach und Triest direkte Fahrkarten für die einfache Fahrt via Spielfeld - Purkla ausgegeben. Diese Fahrkarten berechtigen ab Purkla zur Benutzung eines Sitzplatzes in dem in dieser Station aufgestellten Permanenzwagen nach Gleichenberg.

Die von und nach Wien Südbahnhof, Baden und Wiener - Neustadt lautenden direkten Tourfahrkarten berechtigen zu einer dreitägigen Fahrtunterbrechung in Graz.

Von Purkla nach Gleichenberg verkehren bequeme viersitzige Wagen im Anschlusse an jeden von Spielfeld in Purkla ankommenden Zug.

Die Gebühr für einen Sitzplatz im Permanenzwagen per 1,20 fl. ist in dem Preise der direkten Fahrkarte inbegriffen.

Die Reisenden können in den obengenannten Stationen auch Fahrkarten für viersitzige Separatwagen zur Fahrt von Purkla nach Gleichenberg zum Preise von 4,50 fl. Oe. W. lösen.

In umgekehrter Richtung, d. i. ab Gleichenberg, werden in Purkla direkte Fahrkarten nach den obbezeichneten Stationen ausgegeben.

Kinder im Alter von 2—10 Jahren werden nach und ab Purkla zu halben Bahnpreisen der Tourfahrkarten befördert, die Gebühr für die Wagenfahrt Purkla-Gleichenberg ist jedoch auch für Kinder des besagten Alters voll wie für Erwachsene zu bezahlen.

Ausser den direkten Fahrkarten für die einfache Fahrt werden in sämmtlichen Stationen der Südbahn auf Entfernungen von mindestens 133 km einfache Fahrt auf der Südbahn Saisontour- und Retourkarten zu bedeutend ermässigten Fahrpreisen mit 35 resp. 45 tägiger Gültigkeitsdauer und liberal bemessenem Unterbrechungsrechte ausgegeben, zu welchen für die Fahrt von und nach Gleichenberg Wagenbillets separat zu lösen sind.

Die Gültigkeitsdauer dieser Saisontour- und Retourkarten kann gegen Beibringung eines Zeugnisses der Badedirektion in Gleichenberg über die Nothwendigkeit eines längeren Aufenthaltes seitens der Station Purkla für die Rückreise entsprechend verlängert werden.

Bestellungen auf Sitzplätze im Permanenzwagen zum Preise von 1,20 fl. Oe. W. und auf Separatwagen zum Preise von 4,50 fl. Oe. W. werden in allen Südbahnstationen entgegengenommen.

Die direkte Abfertigung des Reisegepäcks kann nur bis Purkla erfolgen.

Für die Weiterbeförderung des Gepäcks gelten folgende Bestimmungen:

Das im Permanenzwagen mitgeführte Handgepäck wird, falls dasselbe nicht einen Sitzplatz okkupirt, gebührenfrei behandelt. Im anderen Falle ist die Gebühr für einen Sitzplatz mit 1,20 fl. zu entrichten. Für das am Kutschbocke oder am rückwärtigen Theile des Permanenz- oder Separatwagens geführte Gepäck wird die Taxe mit 1 kr. per 1 kg festgesetzt und wird die entfallende Gebühr in der Station Purkla eingehoben.

Für den Transport des im Wagen nicht unterzubringenden Gepäcks haben die Reisenden selbst zu sorgen.

Wien, am 1. Mai 1889. (1266)

Die Generaldirektion.

6. Verdingungen.

Main - Neckar - Eisenbahn. Die Erbauung von

20 offenen Güterwagen ohne Bremse,
10 gedeckten „ mit „
20 „ „ ohne „

soll im Wege des öffentlichen Aufgebots vergeben werden.

Die Achsen und Räder werden von uns zu den Wagen geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und die thunlichst kurz zu bemessende Lieferfrist, sind bis zum 27. Mai 1889 Vormittags 11 Uhr portofrei und versehen mit der Aufschrift „Lieferung von Güterwagen“ uns einzusenden.

Zu genannter Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unseren Geschäftsräumen dahier stattfinden, welcher die Bieter anzuwohnen eingeladen sind.

Zeichnungen und Bedingungen für die 3 Wagenarten sind gegen portofreie Einsendung von 3 *M.* von unserem Sekretariat zu beziehen. (1267)

Darmstadt, den 10. Mai 1889.

Direktion der Main-Neckarbahn.

7. Offene Stellen.

Von einer grösseren Deutschen Privateisenbahn-Verwaltung wird ein jüngerer, wissenschaftlich und praktisch gebildeter **Maschineningenieur** gesucht.

Anerbietungen unter Angabe der persönlichen und dienstlichen Verhältnisse, sowie der Gehaltsansprüche nimmt die **Expedition dieser Zeitung unter L. B.** entgegen. (1268)

Zur Detailbearbeitung und eventuell zur Leitung des Bahnhofsumbaus Eisenberg wird alsbald ein **erfahrener Eisenbahningenieur** gesucht. Meldungen erbitten wir unter Beifügung der Zeugnisse, eines kurzen Lebenslaufes und Angabe der Gehaltsansprüche bis spätestens 5. Juni.

Eisenberg S.-A., am 17. Mai 1889. (1269)

Der Vorstand
der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 40. Zeitung des Vereins 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Mai 1889.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Ein neues Gepäck-Abfertigungsverfahren.

Von J. M. Schilz, Stationsassistent.

Auf dem Gebiete des Eisenbahn-Verkehrswesens gilt vom heutigen Stande des Gepäckverkehrs unbestritten, dass derselbe sich den Anforderungen eines geregelten Betriebes gegenüber kaum noch bewältigen lässt, und dass nicht etwa aus Ursachen, welche sich eisenbahnseitig beseitigen liessen, als vielmehr lediglich durch den Umstand, dass die rechtzeitige Anlieferung des Gepäckes seitens der Reisenden nicht mehr die Regel, sondern die Ausnahme — und zwar die seltene Ausnahme — bildet. Auf allen grösseren Stationen wenigstens ist fast allgemein wahrzunehmen, dass gerade in den letzten 15 Minuten vor Abgang eines Zuges, in welchen die Reisenden nach § 26 Abs. 1 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands die Abfertigung ihres Reisegepäckes schon nicht mehr beanspruchen können, an dem vorher fast freier Schalter der Gepäckexpedition sich ein Andrang entwickelt, welcher scheinbar nicht bewältigt werden kann, und nicht allein den sicheren Gang des inneren Expeditionsdienstes sehr gefährdet, sondern auch die rechtzeitige Zugabfertigung in Frage stellt. Man könnte nun hiergegen einwenden, dass zur unbedingten Wahrung der eisenbahnseitigen Interessen — dazu gehört hier in erster Linie die Einhaltung der fahrplanmässigen Aufenthaltszeiten des Zuges — die Gepäckexpeditionen blos — und zwar unter Umständen ohne jede Nachsicht — die erwähnte Gesetzesbestimmung gegen das säumige Publikum zu handhaben brauchten, d. h., dass sie das Abfertigungsgeschäft immer so frühzeitig abzubrechen hätten, als nach den einschlägigen örtlichen Verhältnissen Zeit zur ruhigen, ordnungsmässigen und rechtzeitigen Gepäckverladung an den Zügen erforderlich ist.

Im allgemeinen trifft das für die Wirklichkeit aber nicht zu. Vielfache, nicht ohne Geschick und Thatkraft geführte Versuche zur Aufrichtung und Erhaltung dieser Grenze sind in der Praxis solchen Schwierigkeiten begegnet, dass man sie aufzugeben sich gezwungen sah, und zwar aus folgenden Gründen:

Sollen die mit einem Zuge zu befördernden zahlreichen Gepäckstücke, wie es sich gehörte, ohne jegliche Ueberstürzung auf Karren geladen, verglichen, abgefahren und in den Packwagen eingeladen werden, so vergehen darüber bei nur mittlerer Entfernung der Zuganfahrtstelle von der Gepäckexpedition mindestens 7–8 Minuten. Hält man dieses Zeitmaass für den Schluss der Gepäckannahme vor Abgang eines Zuges, namentlich eines Hauptzuges, ein, so bleibt es trotz vorherigem fieberhaften Arbeiten aller Kräfte unter den heutigen Umständen kaum aus, dass jedesmal mehreren Reisenden die Abfertigung ihres, der Annahme noch harrenden Gepäckes versagt werden muss; wie es denn auch ebenso sicher ist, dass zu der Zeit, wenn die Gepäckannahme nach obigem beendet

werden sollte, die Gepäck**anlieferung** überhaupt noch nicht aufhört.

Die von der gedachten Maassregel betroffenen Reisenden finden nun in der höflich versagten Abfertigung ihres Gepäckes in der Regel nichts anderes, als eine schreiende Rücksichtslosigkeit seitens des Expeditionspersonals und drohen ohne Fug und Recht, oft in einer das Rechts- und das Ehrgefühl der Beamten verletzenden Art, mit Beschwerden an die Behörde. Den betreffenden Reisenden die Nothwendigkeit der durch Betriebsrücksichten begründeten Maassnahme auseinanderzulegen, ist wegen Zeitmangels natürlich in der Regel ausgeschlossen, und so nehmen dieselben dann gewöhnlich den Eindruck mit sich, als ob die Beamten der betreffenden Expedition und in erster Linie die Expedienten nicht nur keine Rücksichten gegen das Publikum kennen, sondern sogar einer groben Verletzung der Pflichten gegen dasselbe sich schuldig machten. Der verantwortliche Leiter einer Expedition läuft also Gefahr, wenn wiederholt unter dem Einfluss einer irrigen Vorstellung von der in Rede stehenden Maassnahme abgefasste, weniger gegen diese selbst, als persönlich gehaltene Beschwerden gegen die Expedition erhoben werden, das Missfallen seiner noch so gerechtigkeitsliebenden Vorgesetzten zu erregen, weil zumeist für die Entscheidung nur die Glaubwürdigkeit der sich schroff gegenüberstehenden Aussagen der Parteien ausschlaggebend sein kann.

So bedrückend nun für den pflichteifrigen Beamten das Gefühl ist, durch unzutreffende, rechtlich wie jeder sich selbst sagen muss, manchmal schwer zu unterscheidende Beschwerden in Misskredit kommen zu können, so unangenehm ist es auch, bei dem grossen Publikum, wie es bei Durchführung der mehrerwähnten Maassnahme durch eigenliebige Auslegung und Herumgerede nicht ausbliebe, schlimme Vorurtheile sich bilden sehen zu müssen.

Mit Rücksicht darauf und in Erwägung, dass Gepäcksendungen, so lange wie ein Zug noch hält, immerhin — wenn auch unabgefertigt — mitgenommen werden müssen, sieht sich der Gepäckexpedient heutzutage gezwungen, die Gepäckannahme so lange wie möglich offenzuhalten und zu schaltern, wenn auch, wie er es jedesmal voraussieht, die Vorbereitungen zum Einladen und dieses selbst, einmal mehr, das anderemal weniger überstürzt werden müssen.

Dieses förmliche Vorbeisegeln an Klippen sieht man in praktischen Kreisen als ein „nothwendiges Uebel" an, welches, wenn es auch nicht ganz zu beseitigen ist, so doch bei dem immer zunehmenden Verkehr einer baldigen Abschwächung dringend bedarf.

Die Erlangung gesicherter und erträglicher Zustände für die Gepäckexpeditionen dürfte, wie die Verhältnisse heute liegen, wohl nur durch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Expeditionen, und zwar durch Ausrüstung derselben mit einem, ein beschleunigteres Expediren ermöglichenden Gepäckschein-Material zu erreichen sein; denn es ist nicht zu erwarten, dass die grosse Zahl der in der Anlieferung ihres Gepäckes zu säumigen Reisenden künftig der Nothwendigkeit der rechtzeitigen Gepäckeinlieferung die gebührende und wünschenswerthe Beachtung schenken wird.

Der zeitigen Gepäckschein-Einrichtung haften in der That, wie man, namentlich bei den grösseren Expeditionen, im Laufe der Zeit gefunden hat, in mancher Hinsicht Unvollkommenheiten an, welche zusammenwirkend einer raschen Gepäckabfertigung sehr hinderlich sind.

Als wirklich bewährt gilt hauptsächlich nur die Zergliederung des einzelnen Gepäckschein-Formulars in 4 Abschnitte und die Auswahl der Angaben (nicht aber auch deren Folge) für die Bildung der wichtigsten Abschnitte (1—3) desselben.

Davon ausgehend, dass diese sehr schätzenswerthe Unterlage des heutigen Gepäckscheines jedem Versuche, denselben zu verbessern, als Grundlage dienen müsse, hat der Einsender dieser Erörterung sich mit der Bildung eines den praktischen Bedürfnissen mehr angepassten Gepäckscheines versucht, indem er von vornherein darauf zielte, für die Gepäckabfertigung das bei den Güterexpeditionen bewährt befundene Durchpauseverfahren nutzbar zu machen.

Nach Ueberwindung mancher in der Verwerthung dieses Verfahrens gelegenen Schwierigkeiten, haben die Versuche nun eine Gepäckschein- bezw. Gepäckscheinheft-Neubildung gezeitigt, von welcher Fachleute urtheilen, dass sie frei von den Mängeln der heutigen Gepäckschein- bezw. Gepäckscheinhefte-Einrichtung sei und erfolgreich zu werden verspricht.

Der Redaktion dieser Zeitung liegen Proben der Neubildung und zwar in zum praktischen Gebrauch fertiger Heftform[1]) vor. (Vgl. Anmerkung zu C. I.) Ein Probeheft enthält 2[2]) in Heftform zusammengefasste Lagen, welche aus je 3 in Form und Vordruck (einschl. der Nr.) zum Zwecke des Durchpausens völlig übereinstimmenden und sich genau deckenden Blättern von je 5 der weiterhin unter B. a) beschriebenen Abschnitte bestehen. (Die, Veranschaulichungszwecken dienende — dieser Nummer angefügte — Beilage 1 ist die genaue Nachbildung eines solchen Blattes.) Eine Einlage enthält 5 derartig sich zusammensetzende vollständige Gepäckscheine, dass zu jeder Abfertigungsposition das oberste Blatt den Stamm und die diesem unmittelbar folgenden, gleiche Ordnungsnummer habenden beiden Blätter, den Packmeistertalon, bezw. den für den Gepäckauflieferer bestimmten Garantieschein bilden. Die erforderlichen Beklebzettel (6 Stück) sind je zu 2 den zu einander gehörigen Scheintheilen angefügt.

Im übrigen ist die Probebildung nachstehend unter B. näher beschrieben, worauf, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen werden darf.

Zur bequemen Prüfung der Probebildung daraufhin, ob und inwieweit sie eine Verbesserung des Bestehenden bedeutet, seien folgende Betrachtungen gestattet:

A. Die Aufführung der Abhilfe erheischenden Mängel der zeitigen Gepäckschein-Einrichtung,

und demgegenüber zum Vergleich

B. Die Beschreibung der Einrichtung usw. der Probebildung.

C. Die Vorzüge der Probebildung.

A.

1. Das jetzige, in 4 nebeneinander angeordnete Abschnitte zerfallende Gepäckschein-Formular der meisten — wenn nicht aller — Deutschen Eisenbahnverwaltungen hat in seinen drei ersten Abschnitten (1. Stamm; 2. Packmeistertalon; 3. Gepäck- oder Garantieschein), obwohl diese unter sich gleichlautende Angaben enthalten sollen, zum grössten Theil auch wirklich gleichlautend sind, dennoch keine einheitliche Folge des Vordruckes. (Vgl. die Beilage 2.) Abschnitte 1 und 3 weichen derartig von einander ab, dass man sich nach Ausfüllung des erstern in dem letztern gewissermaassen erst wieder zurechtsuchen und auf die Zahleneintragungen im Stamm zurücksehen muss. Dieser vielfache Aufenthalt beim Schreiben ist zeitraubend. Wenn die Verwendung der einzelnen Abschnitte eines mehrtheiligen Formulars Gleichheit der Angaben zulässt, oder sogar erfordert, und es sehr auf einen möglichst geringen Zeitaufwand und grosse Sicherheit bei dessen Ausfüllung ankommt — das alles trifft beim Gepäckschein besonders zu — so dürfte es einzig zweckmässig sein, dem betreffenden Formular in allen Abschnitten eine planmässige Einheitlichkeit in der Folge der Abschnitte und zwar in einer solchen

[1]) Die Gepäckscheine ähnlich wie die Güterbegleitkarten und Viehtransportscheine in der für das Durchpausen beliebten Blockform zusammenzustellen, erschien nicht angängig, weil sich dann für die Stationshefte die Gewichts- und Geldsummen zu Rapportirungszwecken nicht in der sehr bewährten Weise auf den Stämmen selbst ziehen und die beim Expediren unentbehrlichen Faulenzer (vgl. C. I) sich gar nicht oder doch nicht in ausreichendem Maasse anbringen liessen, sowie weil das häufige Umlegen der Pausblätter zu vermeiden gesucht werden muss.

[2]) Der Papierersparniss wegen sind nur 2 Einlagen angebracht; vorgesehen sind indess für ein vollständiges Heft 30 Lagen = 150 komplete Gepäckscheine.

Anordnung zu geben, dass wenigstens die Zahlenspalten sich möglichst von oben nach unten, oder von links nach rechts in einer Flucht folgen.

Bei den Gepäck-Blanquetscheinen ist der zur Eintragung der Stationsnamen und der Namen der Uebergangsstationen in allen Abschnitten bemessene Raum, allein schon wegen der beim Schnellschreiben vorhandenen Neigung zu einer grossen Schrift, viel zu klein, und ganz besonders dann, wenn lange Stationsnamen einzuschreiben sind. Die Namenseintragungen sind denn auch häufig sehr undeutlich und unvollständig, namentlich auf den mit dickschreibendem Blaustift auszufüllenden kleinen Beklebzetteln.

2. Urtheilt man schon aus den vorangeführten Gründen nicht günstig über den heutigen Gepäck-Blanquetschein, so möchte man, wenn es thunlich wäre, von seiner Verwendung schon deshalb überhaupt Abstand nehmen, weil das vier- und mehrmalige Schreiben von zwei und mehr Stationsnamen zur Ausfüllung der 4 Abschnitte eines einzigen Scheines dem flotten Gange des Gepäck-Schalterdienstes ungeheuer hinderlich ist. Verwaltungsseitig ist man zwar überall seit Jahren bemüht, der Benutzung von Blanquetscheinen durch Ausrüstung der Expeditionen mit vielen Stations-Gepäckscheinheften (d. s. Hefte mit in allen Theilen vorgedruckter Abgangs-, Bestimmungsstation und Leitungsvorschrift) den möglichst geringsten Umfang zu geben. Trotzdem verbleibt unvermeidlich bei der grossen Anzahl der mit einer Expedition in den Verkehr aufgenommenen Stationen, namentlich bei dem Umstand, dass die Gepäckabfertigung sich in der denkbar kürzesten Frist abspielen muss, ein noch zu grosser Prozentsatz der Gepäcksendungen auf Blanquet-Gepäckscheine abzufertigen. So steht z. B. die Gepäckexpedition T . . . . . mit 452 Stationen (278 im Binnen- und 174 im Fernverkehr) im Verkehr und hat Stations-Gepäckscheinhefte für 111 derselben aufliegen, also für etwa den vierten Theil der mit ihr in den Verkehr einbezogenen Stationen; bei derselben wurden in den Hauptverkehrszeiten 15—20 pCt. der überhaupt abgefertigten Gepäcksendungen auf Blanquet-Gepäckscheine expedirt.

Aus diesen Verhältnisszahlen könnte nun auf eine nicht genügende Ausnutzung der Vorzüge der Stationshefte gegenüber den Blanquetheften bei der Expedition T . . . . . geschlossen werden. In Wirklichkeit hat aber der Einsender Dieses, als Leiter derselben die hier in Betracht kommenden Vorschriften im weitesten Sinne beachtet, so zwar, dass die Grenze, bei welcher die Vorzüge der Stationshefte durch den mit dem Aufsuchen eines einzelnen Heftes unter vielen verbundenen, nicht zu unterschätzenden Zeitaufwand aufhören, mindestens erreicht ist. Diese Grenze dürfte überall, wie die mit zahlreichen Gepäckscheinheften gespickten grossen Gestelle bei den bedeutenderen Expeditionen darthun, hart betreten sein.

Schenkt man diesen Ausführungen den Glauben, welchen sie beanspruchen und auch verdienen, so ist damit erwiesen, dass es nicht möglich ist, mit den heutigen Mitteln die jetzigen Verbrauchssätze an Blanquet- gegenüber den Stations-Gepäckscheinen und umgekehrt zu verschieben, ohne das darin liegende Uebel noch zu verschlimmern, und zwar so lange nicht, als es nicht gelingt, das Blanquet-Gepäckscheinformular so vortheilhaft umzugestalten, dass man dessen Ausfüllung ohne übermässiges Schreiben bewirken kann.

3. In den drei ersten Abschnitten beider Gepäckscheinarten (Blanquetschein, Stationsschein) ist kein Raum belassen oder gar vorgesehen, den vorgeschriebenen Vermerk über etwaige Verpackungs- oder Verschlussmängel ordnungsmässig eintragen zu können. Die meisten Expeditionen beschränken sich daher, wie beobachtet worden ist, auch für derartige Fälle auf die Eintragung des kurzen, nichts Bestimmtes sagenden, somit unter Umständen werthlosen Vermerks: „O. G.!“, d. h.: „Ohne Gewähr!“

4. Der zweite Abschnitt (Packmeistertalon) beider Gepäckscheinarten enthält für gewisse Fälle wichtige Angaben nicht. Geht beispielsweise dem Auflieferer einer auf einer Haltestelle angenommenen grösseren Gepäcksendung bis zur Ankunft auf der Bestimmungsstation, wo für etwaiges Uebergewicht die Fracht erst entrichtet werden kann, der Garantieschein (Abschnitt 3) verloren und kommt es, weil etwa der sonst legitimirte Abnehmer behauptet, mehrere Fahrkarten bei der Auflieferung vorgelegt zu haben, auf die Anrechnung von mehr als 25 kg Freigepäck an, so gibt der, eine Angabe der Fahrkartenzahl nicht enthaltende Packmeistertalon, als das der Empfangsexpedition einzig zu Gebote stehende amtliche Auskunftsmittel nicht die nöthige Aufklärung; es können also dann nach den bezüglichen Zusatzbestimmungen zu § 26 des Betriebsreglements nur einmal 25 kg Freigepäck, und das wohl nur zum Nachtheil des oder der Betreffenden, angerechnet werden. — Oder fehlt auf einer Uebergangsstation eine entfernt aufgelieferte Gepäcksendung, so wird das Fehlen der zur leichten Nachforschung unentbehrlichen Auflieferungsdaten im Talon (Tag und Zug Nr.) sehr vermisst, wie denn eine Ausfüllung des bezüglichen Vordruckes in der über den Fall zu erstattenden Fehlmeldung überhaupt nicht möglich ist. Drittens bietet der Talon, wenn der dritte Abschnitt (Garantieschein), wie es häufig vorkommt, dem Inhaber verloren gegangen war, derselbe also dem an die Verkehrskontrole einzusendenden Empfangsmaterial nicht beiliegt, zu Kontrolzwecken nicht den erforderlichen Anhalt, weil weder eine Fahrkarten- noch eine Frachtrubrik in demselben enthalten ist.

5. Der Schalterbeamte muss sich bei den jetzigen Einrichtungen fast überall zu jeder Gepäckscheinausfertigung der Scheere und der Feder abwechselnd bedienen. Dazwischen kommt noch der häufige Gebrauch eines Blaustifts und Schwarzstifts zum Beschreiben der Blanquetschein-Beklebzettel, bezw. zur Führung des Gepäck-Quittungsbuches. Dieses viele Wechseln mehrerer Werkzeuge verursacht bei vielen Positionen eine Unzahl von Handreichungen, hält also das Expediren ungemein auf.

6. Die durchschnittlich bei allen Verwaltungen 48 cm hohen und 68 cm breiten Gepäckscheinhefte, in einer Stärke von je 50 Blatt zu 10 Scheinen, erscheinen zu gross und zu schwer, um sie mit der erforderlichen Schnelligkeit handhaben zu können.

7. Die Lagen eines jeden Gepäckscheinheftes sind durch mehrere Heftbunde (2—3) auf einer Pappdeckelunterlage so befestigt, dass man, um die Stämme der abgeschriebenen Lagen zur Einsendung an die Verkehrskontrole ordnungsmässig abnehmen zu können, die Bunde jedes einzelnen Heftes mit vieler Mühe und Zeit auf- und zubinden muss.

B.

a) (gegen a 1). Der Probe-Gepäckschein zerfällt bei jeder Heftart (Blanquet- oder Stationsheft) wie der bisherige, in folgende Abschnitte:

1. Stamm;
2. Packmeistertalon;
3. Gepäck- oder Garantieschein;
4. Beklebzettel.

Diese Theile folgen sich in ersterem jedoch nicht wie in letzterem in einem Streifen nebeneinander, sondern in 3, aus je einem der unter 1—3 genannten Hauptabschnitte und 2 Beklebzetteln zusammengesetzten losen Theilen so untereinander, dass sie sich vollständig decken. Die 3 Theile der Probebildung sind, wenn man von den auf die Bestimmung der Hauptbestandtheile derselben sich beziehenden Aufschriften („Stamm; Packmeistertalon; Garantieschein“) absieht, buchstäblich einheitlich formulirt. Zur leichten Uebersichtlichkeit sind die Namen- und die Zahlenrubriken[3]) in je einer Flucht von oben nach unten angeordnet und zwar in einer solchen Ausdehnung,

---

[3]) Damit die bei vielen Verwaltungen zu Rapportirungszwecken eingeführte und sehr bewährte Aufaddirung der Geldbeträge in den Stämmen der Stationshefte mit der bisherigen Leichtigkeit erfolgen kann, sind von den Zahlenrubriken — die Geldrubriken durch fette Einrahmung hervorgehoben.

dass für jede Eintragung völlig ausreichender Platz vorhanden ist.

b) (gegen a 2). Der Probe-Gepäckschein lässt sich leicht, wie es für die Praxis nöthig ist, in einer grössern Anzahl zu einem Ganzen zusammenstellen, was durch die der Redaktion vorliegenden, in ihrer Zusammensetzung bereits am Schlusse der Einleitung beschriebenen Probe-Gepäckscheinhefte erwiesen wird. In diesen Probevorlagen bedarf es, wie übrigens schon aus dem vorhergesagten hervorgeht, nur der Beschreibung eines Gepäckscheinabschnittes: des Stammes und zwar mittelst hartem Bleistift. Die beiden darunter liegenden Abschnitte 2 und 3 werden vermittelst der zwischenliegenden Indigoblätter durchgepaust; Wiederholungen kommen also gar nicht vor. Gegen heute wird demnach der Zeitaufwand zur Ausfüllung eines vollständigen Gepäckscheines um das Zweifache verringert.

Ist diese Einrichtung für Gepäckscheinhefte mit eingedruckter Abgangs- und Bestimmungsstation (sog. Stations-Gepäckscheinhefte) schon vortheilhaft, so ist sie es für Blanquetscheinhefte mit nur vorgedruckter Abgangsstation in einem ungleich grösseren und zwar in solchem Maasse, dass die Expeditionen voraussichtlich künftig neben einigen nach dem Muster der Probebildung eingerichteten, dem heutigen Stationshefte hinsichtlich der Schnelligkeit des Expedirens völlig gleichen Blanquetheft, — Stationshefte nur noch für die allerregsten Verkehrsbeziehungen benöthigen. Die bei dem unter a 2 gegebenen, diesem gegenüberzustellenden Beispiel bezeichnete Expedition bedürfte für die 452 Stationen, mit welchen sie im Verkehr steht, nur noch 32 Stationshefte, d. i. für 7 pCt. der Stationen überhaupt. Jetzt liegen bei jener Expedition für dieselbe Zahl (452) Stationen, wie schon gesagt, 111, also 2½ Mal mehr Stationshefte auf.

Nach vorstehendem würde zur Einrichtung einer Expedition fernerhin eine so geringe Anzahl Gepäckscheinhefte erforderlich sein, dass sie sich in kleine, leicht zugängliche und übersichtliche Gestelle von etwa ¼—⅓ des Umfanges der zeitigen Heftlager bequem unterbringen liessen, und damit wäre einer der heute am meisten beklagten Uebelstände beseitigt.

c) (gegen a 3). Zur Eintragung eines ausführlichen Vermerkes über Verpackungs- und Verschlussmängel ist eine besondere Rubrik vorgesehen.

d) (gegen a 4). Der zweite Abschnitt (Packmeistertalon) gibt jede wünschenswerthe Auskunft, weil er wörtlich gleichlautend mit den anderen Abschnitten ist. Gegen die bisherige Einrichtung hat er noch eine beachtenswerthe Neuerung, indem ihm der für den Fall des Verlorengehens des dritten Abschnittes (Gepäck- oder Garantieschein) von dem Empfangsberechtigten zu vollziehende Revers auf der Rückseite aufgedruckt ist. Dieser Rückendruck bezweckt sowohl die Ersparung des besonderen jetzigen Reversformulars, als auch die Lösung der vielfach noch offenen Frage, ob die ausgestellten Reverse mit den Packmeistertalons zur Begründung des Fehlens der betreffenden Gepäckscheine an die Kontrolstelle gehen sollen, oder ob sie ohne oder mit den betreffenden Packmeistertalons bei den Gepäckexpeditionen zu den Sonderakten zu nehmen sind.

e) (gegen a 5). Das Durchschlagen (Löchern) der Hefte in der durch Punktirung in den Probebildungen angedeuteten Weise ermöglicht das Abreissen der einzelnen Gepäckscheintheile — erübrigt also eine Scheere; das Pausverfahren macht Feder und Blaustift überflüssig. Als einziges Werkzeug, wenn man so sagen soll, beim Schaltern, verbleibt bei Beibehaltung einer Kladde zum Eintragen der erhobenen Gepäckfrachten — der Bleistift.

Der Wegfall der übrigen Werkzeuge trägt nicht wenig zu Zeitersparniss bei.

f) (gegen a 6). Ein Probeheft ist mit der Unterlage (oder Umschlag) nur 42 cm hoch und 32 cm breit; ein solches lässt sich mit der halben Mühe und Zeit, wie eins der jetzigen doppelt so grossen Gepäckscheinhefte handhaben.

g) (gegen a 7). Der auf der Probebildung dicht neben dem Heft- (Klebe-) Rand angebrachte, zu durchschlagende Trennstrich (vergl. die Beilage 1) bezweckt und ermöglicht die Abtrennung der Stämme, ohne die zur Festlegung des einzelnen Heftes auf der Unterlage durch den Klebestreifen in der Richtung von oben nach unten gezogenen Heftbunde zu lösen.

C.

Die in der Probebildung vereinten, oben aufgezählten Vorzüge lassen sich:

I. durch Ausstattung jedes einzelnen Gepäckscheinheftes mit, das Einsehen von den besonderen losen Tarifauszügen erübrigenden, sogenannten Faulenzern, sowie
II. durch Wahrung der weiter unten aufzuführenden Expeditionsvortheile erhöhen oder doch zum wenigsten sichern.[4])

I.

Die Anforderungen an die Einrichtung eines guten Faulenzers sind wegen der vielen beim Blanquetheft in Betracht kommenden Stationen bei diesem verschieden vom Stationsheft und wiederum, je nachdem im Verkehre mit den einzelnen Bahnen bezw. Stationen auf den fremden Strecken Freigepäck gewährt wird, oder nicht, also die Frachtberechnung einfach, oder umständlich ist. Auf Einzelheiten in der Beziehung hier weiter einzugehen, würde zu weit führen. Die in der Ausstattung der Gepäckscheinhefte überhaupt vorkommenden Abweichungen sind in den der Redaktion[5]) vorgelegten Probe-Blanquet- und Stationsheften ersichtlich gemacht.

II.

a) Um während des Schalterns in einer grösseren Gepäckexpedition das zwar im einzelnen unwesentlich aufhaltende Umlegen der Pausblätter auch nicht bei einem einzigen Hefte vornehmen zu müssen, versieht man entweder beim Dienstantritt dem täglichen heftweisen Gepäckscheinverbrauch, oder vor dem jedesmaligen Schaltern dem Verkehr in den einzelnen Schalterzeiten entsprechend, in jedem der aufliegenden Hefte die nöthige Anzahl von Einlagen — in der Regel eine, höchstens zwei — (unter einer Einlage sind 3 dieselben Nummern tragende Blätter zu verstehen) mit den erforderlichen Pausblättern und sticht, nachdem die eine Einlage von der andern noch zur Verhütung des zu weiten Durchpausens mit einem dünnen, aber harten Scheideblatt getrennt ist, in jede Einlage da, wo die Pausblätter nach links anstossen, zum sicheren Halten der letzteren 3 Heftzwecken entsprechend vertheilt ein. (Die Probehefte sind in der Weise zur Veranschaulichung vorgerichtet.)

b) Sehr zweckmässig ist es ferner, die Einlagen zur Beschleunigung des Expedirens durch Einreissen der Packmeistertalons und Gepäck- oder Garantiescheine in ihrer ganzen Länge von rechts nach links (wie es zur Veranschaulichung in der zweiten Einlage eines jeden Probeheftes geschehen ist) vorzubereiten. Während des Schalterns braucht man dann die genannten Gepäckscheintheile nur kurz von oben nach unten abzureissen. Zum Abreissen der einzelnen Gepäckscheintheile drückt man mit den freien Fingern der das Stamm- und erste Pausblatt, bezw. beide Pausblätter hochhebenden linken Hand dicht links neben den betreffenden durchschlagenen Trennstrich, wodurch das Abreissen erleichtert und ein Einreissen an der verkehrten Stelle sicher verhindert wird.

---

[4]) Ueber die Art und Weise, wie man beim praktischen Gebrauch von Gepäckscheinheften nach dem Muster der Probebildung verfahren möchte, äussert der Einsender sich lediglich zu dem Zwecke, um zu beweisen, dass das Durchpauseverfahren zum Gepäckexpediren in der Praxis mit ganzem Erfolg, ohne neue eigenartige Schattenseiten für das flotte Schaltern im Gefolge zu haben, verwerthbar ist.

[5]) Der Redaktion liegen 4 Probehefte vor. Die mit A und C gezeichneten Vorlagen sind Blanquethefte; die mit B und D gezeichneten sind Stationshefte. Von diesen 4 Probeheften sind C und D lediglich zur Veranschaulichung der oben unter C. I erwähnten Unterschiede in der Ausstattung der Gepäckscheinhefte mit zweckmässigen Faulenzern bestimmt. Das gedachte Probematerial wird Interessenten auf Wunsch zur Einsicht überlassen.

Talon (Abschnitt 2) und Garantieschein (Abschnitt 3) sind beim Austrennen aus dem Heft jedesmal an dem von links gerechneten zweiten Vertikaltrennstrich abzureissen, weil die freien Ränder zwischen diesem und dem ersten Trennstrich für das sichere Festhalten der Pausblätter bis zur völligen Verwendung der betreffenden Einlage stehen bleiben müssen.

In den zugfreien Pausen trennt man in den verbrauchten Einlagen die beschriebenen Stammblätter nebst den ebengedachten, von den ausgeschiedenen zweiten und dritten Blättern verbliebenen Streifen am ersten Vertikaltrennstrich ab.

c) So oft während des Schalterns eine Einlage verbraucht ist, nimmt man mit einem Griff die beiden Pausblätter und das oben unter a) gedachte Scheideblatt in die rechte Hand, zieht mit der linken die 3 Heftzwecken aus und legt, je nachdem beides rechts bezw. links auf das Arbeitspult zur Seite und zwar aufeinander, bezw. in einen kleinen Sammler.

Jedesmal nach Schalterschluss legt man die während des Schalterns herausgenommenen Pausblätter usw., wie früher beschrieben, in die betr. Hefte, wozu die Scheideblätter[6]) den Weg weisen, ein.

d) Als ein nicht wenig zur raschen Förderung des Expedirens beitragendes Mittel wird schliesslich noch folgendes, bereits bewährt befundenes Verfahren empfohlen:

Der Schalterbeamte lasse sich sofort bei Annahme einer jeden Gepäcksendung durch den annehmenden, in der Regel ihm ganz nahen Bodenmeister oder Vorarbeiter den von diesem durch Befragen des Reisenden und durch Einsicht der vorgelegten Fahrkarte zu ermittelnden Bestimmungsort und die Kollizahl zurufen. In der Zwischenzeit nun, die der Annahmebeamte zum Verwiegen und Nachsehen der Gepäckstücke und zum Abstempeln der Fahrkarte braucht, legt der Schalterbeamte schon das betreffende Gepäckscheinheft auf, fertigt die Beklebzettel aus und trennt sie ab. Damit wird letzterer sicher in der Zeit fertig, in welcher der Annahmebeamte seine vorgedachten Verrichtungen beendet und die Gewichtangaben macht. Diese Geschäfte können so, ohne dass der eine auf den andern zu warten braucht, ununterbrochen fortgesetzt werden. Würde der Schalterbeamte z. B. die Vorbereitungen mit der Ausfüllung der Hauptabschnitte beginnen und die Reihe zuletzt an die Beklebzettel kommen lassen, so müsste derselbe auf die Verwiegung und der Bodenmeister auf die Beklebzettel warten.

[6]) Jedes Scheideblatt muss zu dem Zwecke der Verwendung des Heftes entsprechend auf beiden Seiten beschrieben werden.

Um zum Schlusse noch die naheliegende Frage nach einem Unterschiede im Papierverbrauch bei Annahme und Nachahmung der Probebildungen gegenüber der Gegenwart zu berühren, so kann nicht verkannt werden, dass voraussichtlich künftig bei mancher Verwaltung der Papierverbrauch gegen jetzt grösser sein wird, trotzdem der Probe-Gepäckschein in allen seinen Theilen peinlichst genau nur um soviel gegen den jetzigen Deutschen Gepäckschein vergrössert ist, als der letztere nach dem unter A 1—4 dargelegten gegenwärtig zu eng und zu unvollkommen befunden wird. Vergleicht man übrigens den Probe-Gepäckschein hinsichtlich seiner Grösse mit den zeitigen Gepäckscheinen gewisser Verwaltungen (z. B. Reichseisenbahnen, Direktionsbezirk Köln rechtsrheinisch und Hessische Ludwigsbahn für den Hauptbahnhof Frankfurt a. M.), so ergibt sich, dass er eher kleiner, als grösser wie diese, nach dem heute bestehenden Muster gebildeten Scheine ist.

Hiermit werden die gegebenen Anregungen und Vorschläge allseitiger Förderung durch Anstellung von Versuchen behufs praktischer Erprobung derselben, welche die versprochenen Vorzüge der Probe-Gepäckscheinhefte vor den heutigen Gepäckscheinheften sicher ergeben dürften, noch besonders empfohlen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1947 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1888 (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 1958 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 22 d. Mts.).

Nr. 1970 vom 20. d. Mts. an die in den Rundreiseverkehr des Vereins eintretenden Skandinavischen Verwaltungen, betreffend die Statistik des Verkehrs auf zusammenstellbare Rundreisehefte (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1971 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Bestimmungen über die Feststellung von Schäden an Gütern (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Vertagung des Reichsrathes.

Der Reichsrath wurde bis zum Herbst vertagt und hat noch in der letzten Stunde die drei Gesetze über die Erwerbung der Sechstelantheile der Wiener Verbindungsbahn und die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Oesterreichischen Linien der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn durch den Staat angenommen. Die interessante Debatte hierüber, sowie den die Eisenbahnen betreffenden Theil des im „R.-G.-Bl.“ bereits promulgirten Lagerhausgesetzes tragen wir nach.

Die Sommerfahrordnung der westlichen Staatsbahnen.

Eine diesbezügliche Interpellation, betreffend den Tirol-Arlberg-Schweizer Expresszug, der nicht, wie bisher, Linz und Salzburg berührt, sondern über Amstetten und Selzthal geht, ferner die Auflassung des Personenzuges, der von Wels und Linz den Anschluss in Amstetten an den von Italien kommenden Eilzug vermittelt hat, beantwortete Minister Marquis Bacquehem im Oesterreichischen Reichsrathe dahin, dass durch Verhandlungen mit den Italienischen Bahnen vom 1. Juni an zwischen Pontebba und Udine wieder prompt anschliessende Eilzüge eingeführt werden, wodurch eine wesentliche Verbesserung der Zugsverbindung von Wien via Amstetten bis Pontafel mit Abkürzung der Fahrtdauer um eine Stunde erzielt wird. Dies aber bedinge die getrennte Führung des bisher gemeinsam mit den Wien-Salzburger und Passauer Kurierzügen gefahrenen Wien-Römer Zuges. Aus diesen Erwägungen habe sich dann auch die Zusammenlegung des Wien-Pontafeler Zuges mit jenem von Wien nach Innsbruck-Bregenz und des Zuges Wien Salzburg-München mit jenem Wien-Passau-Köln ergeben. Die ausgesprochene Befürchtung, es könnte der Verkehr von Pest und aus Ungarn überhaupt über die kürzere Strecke Stuhlweissenburg-Graz-Selzthal gelenkt werden, widerlege sich mit Rücksicht darauf, dass die Differenz nur 18 km beträgt. Die Verlegung des Personenzuges von Wels und Linz nach Wien hänge mit den Verfügungen der Italienischen Bahnen bezüglich der Zugverschiebungen zwischen Udine und Pontebba zusammen.

Kompetenz des Staatseisenbahnrathes.

Das K. K. Handelsministerium hatte sich in einem die Privatbahnen betreffenden Erlasse auf das einschlägige Gutachten des Staatseisenbahnrathes bezogen, welches von einer Privatbahnunternehmung als für sie nicht maassgebend bezeichnet wurde. Das Handelsministerium hat nun in einem an alle Bahnverwaltungen gerichteten Erlasse darauf hingewiesen, dass der Staatseisenbahnrath nach seinem Organisationsstatute berufen ist, wirthschaftliche Fragen im Gebiete des Eisenbahnwesens zu begutachten, er daher nicht diesbezüglich auf die Staatseisenbahnen beschränkt ist, und dass derselbe lediglich eine berathende und begutachtende Stellung einnimmt; die Beziehung auf dessen Beschlüsse habe schliesslich nur den Zweck, auf die Ansicht fachmännischer Kapazitäten in der betreffenden Frage aufmerksam zu machen.

Krankheitsstatistik.

Zur Beseitigung der Schwierigkeiten, welche sich daraus ergeben würden, wenn die Bahnverwaltungen für die Ausfüllung des nach dem Gesetze über Krankenversicherung der Arbeiter vorgeschriebenen Formulars der Krankheitsstatistik verschiedene Schemata verwenden würden, wurden dieselben von der K. K. Generalinspektion aufgefordert, ein einheitliches Schema der Eisenbahnbediensteten auszuarbeiten; hierüber soll in der nächsten Direktorenkonferenz berathen und das Ergebniss der genannten Behörde mitgetheilt bezw. vorgelegt werden.

Preise der Schienen und Eisenbrücken.

Die K. K. Generalinspektion hat angeordnet, dass in dem halbjährigen Ausweise über die Preise der Oberbaumaterialien und Brückenkonstruktionen und zwar im nächsten Ausweise die in den letzten fünf Jahren eingetretenen Preisschwankungen der Schienen und eisernen Brücken ersichtlich gemacht werden.

Beförderung von Zügen mit verkehrt gestellter Maschine.

Eine solche Beförderung wurde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn während der Zuckercampagne auf zwei ihrer Strecken deshalb gestattet, weil ein rascher Umsatz der mit Zuckerrüben verladenen Wagen wegen der kleineren bezw. in einer Station mangelnden Drehscheiben nicht möglich und ein Wagenmangel zu befürchten ist. Doch muss die in der Verkehrsinstruktion vorgeschriebene Sicherheitsmaassregel, dass die fahrplanmässige längste Fahrzeit nicht überschritten werden darf und dass auf dem vorausgehenden Tender ein Zugbegleiter als Tenderwache postirt sein muss, dem die genaue Beobachtung der Bahn und der Signale obliegt, zur Anwendung kommen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Freiherrn Berthold von Popper-Podhragy in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Radautz, beziehungsweise von einem Punkte der im Bau befindlichen Lokalbahn Hadikfalva-Radautz nach dem Gestütshofe Galinesti, sodann über Wikownizny nach dem Gestütshofe Biwolerin und von da, den Putnabach und Suczawafluss übersetzend, nach Straza, Falkau und nach Brodina-Sadeu auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Der allgemeine Müllertag und der Ungarische Mehlexport.

Angeregt durch die Rede, welche Sektionschef Wittek im Reichsrathe zu Gunsten der Oesterreichischen Mühlenindustrie hielt, berief der Böhmisch-Mährische Müllerverein einen allgemeinen Müllertag nach Prag ein. Die vorgetragenen Referate erörtern in allen Tonarten das Thema von der Ueberwucherung des Ungarischen Mehles auf dem Oesterreichischen Boden. Es wurde dargelegt, dass die Einfuhr nach Oesterreich seit 1882 um 1½ Millionen Metercentner gestiegen sei. Das Haupt-Konkurrenzmittel, dessen sich Ungarn bedient, sei die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn-Gesellschaft. Heute regiere der Minister Baross bereits auch auf den Oesterreichischen Linien der Staatsbahn, und nun wolle er noch die Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft in seine Gewalt bekommen. Dies müsse mit allen Mitteln verhindert werden. Redner empfiehlt namens des vorbereitenden Komitees folgende Resolution, die angenommen wird: „Es sei an die Regierung und an das Parlament eine Petition zu richten, dass die im Abgeordnetenhause vom Sektionschef Wittek angekündigte Aktion zum Schutze der Oesterreichischen Mühlenindustrie baldigst in Angriff genommen und energisch durchgeführt werde. Das Endziel dieser Aktion müsse darin gipfeln, dass in Oesterreich gerade wie in Ungarn eine selbständige, die Oesterreichischen Wirthschaftsinteressen fördernde und dieselben auch Ungarn gegenüber vertheidigende Tarifpolitik platzgreife. Die zu diesem Zwecke führenden Mittel erblickt der Müllertag: a) zunächst in der Revision des anlässlich der Dualisirung der Staatsbahn zwischen dieser Bahn und der Regierung abgeschlossenen Uebereinkommens vom Jahre 1882, zu dem Behufe, dass das Oesterreichische Netz dieser Bahn vom Ungarischen nach jeder Richtung hin vollständig getrennt zu einem finanziell und administrativ selbständigen Unternehmen umgestaltet und als solches der Tarifhoheit des Oesterreichischen Staates unterworfen werde; b) ferner darin, dass die von Ungarn angestrebte Magyarisirung der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft mit allen Mitteln vereitelt werde; c) endlich in der unverzüglichen Organisirung einer besonderen Tarifbehörde, die nach dem Muster der soeben in England und Russland ins Leben getretenen staatlichen Tariforgane die Aufgabe hätte, ausser der Handhabung der praktischen Tarifpolitik in Oesterreich auch die Grundlage des gemeinwirthschaftlichen Verwaltungsprinzipes anzubahnen.“ Landtagsabgeordneter Tekly legte die Identität der Interessen der Mühlenindustrie und des Ackerbaues dar. Er befürwortete die Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion und die Einführung des Kilometertarifes nach Deutschem Vorbilde. Bismarck's Tarifpolitik schwebe ihm als Ideal vor, und er wünsche, dass sich auch ein Oesterreichischer Bismarck finde, welcher der Landwirthschaft und der Industrie auf die Beine helfen würde. Auf Antrag Prokopec' wurde eine Resolution, betreffend die Einführung einer amtlichen Statistik mit Bezug auf Ungarn, beschlossen.

Einstellung von Pensionen in die Garantierechnungen der Eisenbahnen.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem Finanzministerium bei den Garantierechnungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn für die Jahre 1886 und 1887 Abstriche im Betrage von 10 221 fl. bezw. 10 311 fl. vorgenommen, weil diese Beträge, welche als Pensionen und Gnadengaben an gewesene Beamte der Bahn und deren Wittwen und Waisen gezahlt worden sind, nicht zu Lasten der Garantierechnung verrechnet werden können. Gegen diese Verfügung ergriff die Eisenbahngesellschaft die Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof. Derselbe erkannte jedoch auf Abweisung der Beschwerde, indem er in den Erkenntnissgründen aussprach: Wenn auch die Pensionsansprüche der Beamten zu den Betriebsausgaben zu rechnen sind, so muss doch im vorliegenden Falle das zwischen der Gesellschaft und dem Staate bestehende Rechtsverhältniss berücksichtigt werden, welches dahin aufzufassen ist, dass alle Pensionsansprüche aus dem Pensionsfonds zu leisten sind, dessen jährliche Dotirung auch in die Garantierechnung einbezogen wird. Für alle nicht auf Grund dieser allgemeinen Norm bemessenen Bezüge hätte eine besondere Vereinbarung zwischen den beiden Paciscenten platzgreifen müssen, was jedoch nicht geschehen ist.

Eisenbahn-Direktorenkonferenzen.*)

Die im vorigen Monate in Prag abgehaltene gemeinschaftliche Konferenz der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahndirektoren empfahl zunächst eine Ergänzung der Grundzüge der Vorschriften über den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe, wonach bei den Bergfahrten eine die Reduktion des Zugbegleitungspersonals und bessere Ausnutzung der Zugkraft ermöglichende Anwendung des Bremsausmaasses gestattet wird. Die internationale Kommission für Eisenbahnkongresse hat der Bahnverwaltung den endgültig festgestellten Fragebogen für den in der zweiten Hälfte des September d. J. in Paris abzuhaltenden Eisenbahnkongress mit dem Ersuchen übermittelt, die etwa beabsichtigte Einsendung von Abhandlungen und die Namhaftmachung der Vertreter thunlichst bald zu bewirken. Der von der Konferenz gefasste Beschluss überlässt es jeder einzelnen Bahnverwaltung, nach ihrem Ermessen für die Einsendung der von der Kommission gewünschten Daten die Genehmigung des Handelsministeriums einzuholen. Die gleichfalls in Prag abgehaltene Konferenz der Oesterreichischen Eisenbahndirektoren beschäftigte sich mit einem Erlasse des Handelsministeriums, betreffend die Avisirung militärischer Transporte explosibler Frachten. Die Konferenz genehmigte diesfalls eine Reihe von Bestimmungen, wonach die telegraphische Verständigung von solchen Transporten seitens der Aufgabestation an die Abgabestation, eventuell auch an alle Zwischenstationen und weiter auch von Bahn zu Bahn zu erfolgen, die Abgabestation sofort den Emptänger von der voraussichtlichen Stunde des Anlangens zu avisiren hat, damit er die Güter ungesäumt abholen lassen könne und die absendende Militärbehörde diejenigen Truppen und Anstalten, für welche der Transport von Munition oder explosibler Fracht bestimmt ist, von der Aufgabe derselben rechtzeitig verständigen muss. Weiter kamen zur Verhandlung: Anträge zur Durchführung der Bestimmungen für das Rettungswesen bei Eisenbahnen.

Eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Russland und Oesterreich.

Das Russische Kriegsministerium wünscht schon seit längerer Zeit den Bau einer Eisenbahn von Schmerinka über Mohilew nach Nowosielitza. Dieser Plan ist bisher an der Weigerung der Russischen Gesellschaft der Südwestlichen Bahnen, diese nach ihrer Auffassung in kommerzieller Beziehung nachtheilige Eisenbahn zu bauen, gescheitert. Trotzdem die Russische Regierung eine 5 pCt. Garantie des zum Bau der Linie nöthigen Kapitals anbot, wollte die Gesellschaft den Bau nicht unternehmen. Nunmehr melden Russische Blätter, die Gesellschaft habe sich eines Anderen besonnen und dem Petersburger Kriegsamte bekannt gegeben, dass sie bereit sei, den Bau des Eisenbahnzweiges bis nach Nowosielitza sowohl von der Station Birsula wie von Schmerinka aus zu unternehmen. Die Gesellschaft der Südwestbahnen gedenkt auch, gegenwärtig den Bau der Bahnzweige von Uman bis Odessa über Wosnesensk fortzusetzen.

Einfriedung des Bahnkörpers (Rechtsfall).

Die Anrainer einer Strecke der Rudolfbahn verlangten die Wiederherstellung der gemäss dem ursprünglichen Kollaudirungsprotokolle bestimmten Einfriedung mittelst zwei- und dreilattiger Zäune oder mittelst je drei starken Stangen; während die Bahnverwaltung auf die Entbehrlichkeit derselben durch die Thatsache hinwies, dass die längs der Bahn gepflanzten lebenden Zäune das Weidevieh vom Betreten der

*) Wir nehmen dieses Wiener Blättern entnommene Referat unseres Referenten mit aller Reserve auf, da eine Prüfung der Richtigkeit nicht möglich ist. D. Red.

Bahn abhalte. Die erste Instanz ordnete die Wiederherstellung der ursprünglichen Einfriedung an. Das Handelsministerium hob diese Verfügung wieder auf und wurde diese Entscheidung vom Verwaltungs-Gerichtshofe bestätigt, indem folgende Rechtssätze mit Beziehung auf die §§ 2, 6 und 10 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes sowie auf § 97 der Eisenbahn-Betriebsordnung ausgesprochen wurden:

a) Rücksichtlich der Einfriedung des Bahnkörpers kann nur das objektive Bedürfniss im öffentlichen Interesse für die im fachgemässen Ermessen der berufenen Behörde liegende Entscheidung maassgebend sein.
b) Die Einfriedung erfolgt vor allem zum Schutze des Bahnkörpers und Verkehrs und haben die anrainenden Besitzer kein Recht auf Anordnung derselben.
c) Die Entscheidung über die Vornahme von Anlagen und Bauführungen einer Eisenbahn hat mit Ausschluss jedes Instanzenzuges sowohl bei neuen als bei bereits betriebenen Bahnen vom Handelsministerium zu erfolgen („V.-O.-Bl. für Eisenb. u. Schifff.“ Nr. 51. 1889).

Generalversammlung der Leoben-Vordernberger Eisenbahn am 12. d. Mts.

Der vorgetragene Rechenschaftsbericht wurde genehmigt. Ein Aktionär regte mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Betrieb der Eisenerz-Vordernberger Bahn zweifellos vom Staate übernommen werden wird, die Frage an, ob nicht Schritte gethan werden sollen, damit auch die Strecke Leoben-Vordernberg früher oder später in den Betrieb des Staates übernommen werde. Seitens des Verwaltungsrathes wurde auf den Umstand verwiesen, dass der Betrieb für die ganze Konzessionsdauer vertragsmässig an die Südbahn übergeben worden ist. Ohne Zustimmung der Südbahn wäre daher eine Veränderung in der Betriebsführung nicht möglich. Uebrigens gravitire der Absatz der Bahnstrecke vorzugsweise nach den Linien der Südbahn. Wenn die Linie in den Betrieb des Staates übergehe, so sei zu besorgen, dass die Südbahn die ausserordentlichen Begünstigungen und Erleichterungen, welche sie den Vordernberger Raffinirwerken gewährt, aufheben werde. Es hänge daher in dieser Frage das Interesse der Bahn mit jenem der Industriellen in Vordernberg zusammen. So sehr man anerkennen müsse, dass der Staatsbetrieb für die Hebung der Industrie und des Verkehrs von grossem Vortheil ist, so erscheine doch diese Betriebsführung für Lokalbahnen weniger geeignet, weil dabei eine Menge von Wünschen zu berücksichtigen ist, deren Erledigung seitens des Staatsbetriebes nicht so rasch erfolgen könne als seitens einer kaufmännisch geleiteten Privatbahn. Es sei jedoch zu erwarten, dass die Südbahn den geänderten Verhältnissen Rechnung tragen werde. Der Verwaltungsrath wird in nächster Zeit mit dem Ersuchen bezüglich einer Revision des bestehenden Betriebsvertrages an die Südbahn herantreten. Letztere, welche sich gegen die Leoben-Vordernberger Bahn ausserordentlich koulant benommen habe, dürfte auch diesmal den Wünschen des Verwaltungsrathes in billiger Weise entgegenkommen. Der Antrag des Verwaltungsrathes, von dem Reinertrage 8 000 fl., nämlich $2\frac{1}{2}$ fl. für die Aktie, gegen Ablieferung des Dividendenkoupons vom 1. Juli 1889 auszuzahlen und den Rest von 90,40 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, wurde einstimmig angenommen.

Achenseebahn: Generalversammlung.

Die am 15. cr. in Salzburg abgehaltene konstituirende Generalversammlung der „Achenseebahn“ wählte folgende Herren in den Verwaltungsrath: Geheimen Kommerzienrath Gruson in Buckau-Magdeburg zum Vorsitzenden, Dr. Ritter von Graf in Innsbruck, Mitglied des Tiroler Landesausschusses zum Stellvertreter, Dr. Wackernell in Innsbruck, Carl Schlesinger-Trier in Berlin, Georg Sönderop in Berlin, Ernst Speyer in Berlin, Baron von Dreyfus in Grüneck, ferner Herrn Heinrich Schröder zum Direktor. — Die Bauarbeiten an der Bahn sind nach Mittheilung des Vorsitzenden so weit fortgeschritten, dass bereits Ende Mai oder in den ersten Tagen des Juni die landespolizeiliche Abnahme und einige Tage später die Betriebseröffnung erfolgen soll.

Generalversammlung und Geschäftsbericht der Ostrau-Friedländer Eisenbahn am 17. d. Mts.

Der für 1888 erstattete Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes theilt mit, dass sich das Betriebsergebniss des abgelaufenen Jahres, beeinflusst durch theilweise veränderte Verkehrsverhältnisse, minder günstig als das des Vorjahres gestaltet hat. Während in den ersten fünf Monaten der Verkehr noch eine steigende Tendenz zeigte, trat nach der am 1. Juni 1888 erfolgten Betriebseröffnung der Nordbahnlinie Kojetein-Bielitz eine hierin begründete, übrigens auch vorhergesehene Abnahme des Verkehrs auf der Gesellschaftslinie ein. Abgesehen von jenen in der Richtung von und nach Galizien, sowie gegen Süden sich bewegenden Transporten, welche theils infolge der kürzeren Route, theils infolge der niedrigeren Tarife der neu entstandenen Konkurrenzlinie nunmehr schon in den Anschlussstationen Friedek und Friedland auf die grosse Nachbarbahn übertraten, was eine Schmälerung des Erträgnisses herbeiführte, war die Direktion auch genöthigt, Tarifopfer bei den Kohlensendungen von Mährisch-Ostrau und Ostrau-Witkowitz nach Friedek zu bringen, um diesen wichtigen Verkehr gegenüber der neuen Route Teschen-Friedek behaupten zu können. Dieselben Verhältnisse kamen, wenn auch in geringerem Maasse, beim Personenverkehr zur Geltung. Wie der Verwaltungsrath betont, bieten jedoch das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu entrichtende Bahngeld (Péagegebühr) und die Partizipirung derselben an den Bahnerhaltungskosten der Péagestrecke (zwischen Friedek und Friedland) annähernd Ersatz für den Verkehrsentgang und die zu erwartende Entwickelung des Transitoverkehrs von und nach Stationen der Städtebahn berechtigt zu der Hoffnung, dass die Unterbrechung in der bisherigen Verkehrsentwickelung eine vorübergehende sein werde. Der Personenverkehr ergab gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 1 007 fl. An Gütern wurden 215 722 t, d. i. um 12 548 t weniger verfrachtet, was eine Mindereinnahme von 39 666 fl. veranlasste. Die verschiedenen Erträgnisse weisen einschliesslich des von der Nordbahn gezahlten Bahngeldes ein Plus von 12 978 fl. aus. Von dem Reinerträgnisse beantragt der Verwaltungsrath 54 375 fl. = $3\frac{3}{4}$ pCt. als Dividende zu vertheilen und die erübrigenden 2 566 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Der Konversionstaumel beherrscht die finanzielle Lage; Staaten und Aktiengesellschaften konvertiren, um ihre Zinsenlast zu vermindern. Das ist die Wirkung des Friedens; möge kein rauher politischer Hauch diese Geschäftsthätigkeit zerstören. Diese Stimmung der Börse drückte sich auch in der Steigerung der Nordbahn (2 623), Elbethalbahn (211,25) und besonders der Südbahn (113) aus, deren Einnahmeausweise sich stetig bessern. Unbefriedigende Bilanzen drückten Nordwest (190) und Staatsbahn (241); Carl Ludwigbahn (206,25) litt unter den Wirkungen der Viehseuche. Der Maikoupon nebst den zu diesem Termine fälligen Einlösungen hat die Summe von 54,5 Millionen Gulden flüssig gemacht, wovon ein grosser Theil der Börse zufliesst.

Aus Italien.

Bauten, Entwürfe usw.

Catania-Syracus-Licata. Nach den endgültig festgestellten Ausführungsplänen für die 35,5 km lange Theilstrecke Licata-Terranova sind auf derselben 5 grössere Brücken auszuführen. Von diesen misst die Eisenspannung über den San Pietrofluss 30 m und erhält die Imerabrücke 3 Bogen (32, 36, 32 m). Ausser Terranova sind Bahnhöfe bei Falconara und Butora vorgesehen.

Auf der 15,5 km langen Strecke Noto-Rosolini kommen 2 eiserne Brücken über den Asinaro und Tellaro (35 bezw. 30 m Spannweite) und 3 Tunnels von 138, 323 und 148 m Länge vor. Ausser Rosolini ist noch der Bahnhof S. Paolo vorgesehen.

Auf der weiteren Baustrecke Rosolini-Pozzallo (14,1 km) und von da nach Sampieri (10,7 km) kommen keine grösseren Bauwerke vor. Bahnhöfe werden bei Spaccaforno, Pozzallo und Sampieri errichtet.

Faenza-Florenz. Von den 3 Theilstrecken ab Fosso Canecchi über Ronta bis Borgo S. Lorenzo und von Marradi nach Crespino (4 km, bezw. 8,6 und 11 km lang) erfordert die erstgenannte Strecke 3 Brücken bis 12 m Spannung und 4 Tunnels von 774, 1 993, 263 und 355 m Länge. Die zweite mehr als doppelt so lange Strecke Ronta-Borgo S. Lorenzo soll noch den Zwischenbahnhof Panicaglia erhalten, und erfordert bei den zu überwindenden scharfeingeschnittenen Schluchten ausser zwei kleinen Tunnels (65 und 288 m) 10 Viadukte.

Biella Lokalbahnen. Der bezüglichen Gesellschaft (mit Sitz in Brüssel) soll die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Linien ab Biella über Sagliano nach Balma, über Occhieppo nach Mongrando und über Cossato nach Valle Mosso ertheilt werden. Seitens der betheiligten Gemeinden sind bisher bedingungslose Beihilfen von zusammen 250 000 L. aufgebracht worden.

Valsavoia-Caltagirone. Für die rund 15 km lange Strecke Scordia-Militello liegt der Ausführungsentwurf vor; wonach 2 Tunnel (der eine 77, der andere 210 m lang) auf derselben vorkommen. Ausser dem Endpunkt Militello soll die Strecke einen Bahnhof bei Fildidonne erhalten.

Rocchetta Melfi-Gioia del Colle. Der durch zahlreiche Wasserläufe schwierige Baugrund und das Erforderniss völliger Betriebssicherheit haben den Minister veranlasst, einen besonderen Oberingenieur abzuordnen, welcher ge-

meinsam mit Vertretern der Südbahngesellschaft über Anzahl, Lage und Weite der nothwendigen Kunstbauten Bestimmung treffen soll.

Avezzano-Roccosecca. Für die beiden Baustrecken Sora-Balsorano-Civita d'Antino von zusammen 24 km Länge stellen sich die veranschlagten Kosten auf 11 300 000 L., also auf 468 000 L. für 1 km. An grösseren Bauwerken sind 6 Tunnels von zusammen 1 695 m (deren grösster mit 575 m) Länge und 8 Brücken erforderlich. Ausser den Bahnhöfen Balsorano und Civita d'Antino wird noch die Haltestelle San Vincenzo errichtet.

Rom-Segni ist endgültig für den Bau festgestellt, und zwar soll sich die 47,2 km lange Linie bei Kilometer 6 von der bisherigen Linie nach Neapel abzweigen, den „Agro Romano" bis Ciampino schneiden, wo die bestehenden Linien nach Frascati und Velletri einmünden und demnächst kurz vor dem jetzigen Bahnhof Segni an das bestehende Bahnnetz sich anschliessen. Die 4 Tunnels, welche auf der Strecke vorkommen, haben eine Länge von 1 300 m, wovon der Olmantunnel allein 980 m misst. Die fünf Bahnhöfe heissen: Ciampino-Colonna, Monte Porzio, Zagarolo, Palestrina und Valmontone.

Lokalbahn Lugo-Fusignano-Alfonsine. Für diese schon längst geplante Verbindung will jetzt die Provinzialvertretung Ravenna die Konzession unter Staatsbeihilfe und nach Maassgabe der gesetzlichen Bestimmungen übernehmen. Für die 18,6 km langen Linien sind die Kosten einschliesslich des rollenden Materials auf 1 200 000 L. veranschlagt.

Aus Spanien.

Am 4. November v. J. hat die Eröffnung der Reststrecke der Eisenbahn Huelva-Zafra stattgefunden. Huelva, die Haupt- und Hafenstadt der gleichnamigen am Golf von Cadiz gelegenen Provinz, war bereits vorher durch die Linie Badajoz-Merida-Zafra-Sevilla-Huelva mit dem anderen Endpunkte der Bahn verbunden; die betreffende Gesellschaft verfolgte indessen den Zweck, durch den Bau dieser die Sierra de Aracena übersteigenden Abkürzungslinie die Acker- und Bergwerkserzeugnisse von Estremadura dem Hafen Huelva zuzuführen; aus diesem Grunde hat dieselbe auch die Tarife 50 pCt. niedriger, als der gesetzliche Höchstbetrag ausmacht, erstellt. Diese Maassnahme dürfte allerdings etwas gewagt sein, da die Anlagekosten der 180 km langen Bahn infolge der vielen Kunstbauten (es mussten 18 Tunnel, von denen einer 1 531 m lang, und 18 eiserne Brücken hergestellt werden) 55 Millionen Francs betragen haben. Die Fahrbetriebsmittel der Bahn bestehen aus 24 Lokomotiven, 100 Personen- und 400 Güterwagen.

Am 15. November v. J. erhielt ein Herr Greenhill die Konzession für eine Eisenbahn von Calatayud (Station der Linie Madrid-Alagon-Zaragoza) nach Sagunto (Murviedro) bezw. Valencia; diese etwa 275 km lange Linie stellt eine direkte Verbindung der Hochebene von Kastilien mit dem Mittelmeer her. Staatlicherseits ist eine Beihilfe von 14 994 800 Frcs. (54 000 Frcs. für das Kilometer) bewilligt worden.

Ebenfalls noch Ende 1888 wurde einem Herrn Bergé y Guardamino die Konzession für eine Schmalspurbahn von Zorroza (Station der kleinen, den Hafenort Bilbao am Busen von Viscaya mit ihrem Aussenhafen Portugalete verbindenden Bahn) nach Valmaseda ertheilt. Eine staatliche Beihilfe ist hierfür nicht in Aussicht gestellt.

Ende Februar d. J. ist die Konzession für die Eisenbahnstrecke Pontevedra-Carril ertheilt und eine Staatsbeihilfe von 1 896 480 Frcs. zugesagt worden. Hierdurch erhält die von Santiago nach Carril führende Linie Anschluss an das übrige Spanische Eisenbahnnetz.

Behufs Beschleunigung des Geschäftsganges, betreffend den Bau der Eisenbahnen auf Porto Rico (vergl. Nr. 66 Jahrg. 1888 d. Ztg.) hat die Spanische Regierung die der „Direktion der öffentlichen Arbeiten der Provinz Porto-Rico" zur Seite stehende „berathende Abtheilung", welcher alle die Provinz Porto-Rico betreffenden Aktenstücke ebenfalls vorgelegt werden mussten, anfangs d. J. aufgehoben.

Aus Süd-Amerika.

Das Brasilianische Eisenbahnnetz am 1. Januar 1888.*)

In Brasilien befanden sich am 1. Januar 1888 8 573 km im Betriebe, 1 310 km im Bau und 3 597 km in Bauvorbereitung. Von diesen 13 480 km entfallen auf die Staatsbahnen 4 624 km, auf die Bahnen mit staatlicher Zinsbürgschaft 2 797 km, auf die Provinzialbahnen 245 km, auf die Bahnen mit Zinsbürgschaft einer Provinz 2 805 km, auf die Bahnen ohne Zinsbürgschaft 2 917 km und auf die Stadt- sowie Vorortbahnen 92 km. Nach der Spurweite scheiden sich diese Bahnen in Breitspurbahnen mit einer Ausdehnung von 1 354 km und einer Spurweite von 1,60 m und in Schmalspurbahnen mit einer Ausdehnung von 12 126 km, welche Spurweiten von 0,66—1,40 m haben. Die staatliche Zinsgarantie geniessenden Linien gehören 16 Gesellschaften an, von denen drei ihren Sitz in Rio de Janeiro haben, nämlich die Campos-Carangolabahn in der Provinz Rio de Janeiro mit 223 km, die Eisenbahn Sao Paulo-Rio de Janeiro in der Provinz Sao Paulo mit 232 km und die Mogyanabahn ebenfalls in der Provinz Sao Paulo mit 270 km; diese Gesellschaft betreibt aber noch 363 km Bahnen, welche Provinzialbürgschaft geniessen; ferner befindet sich die 240 km lange Fortsetzung zwischen Jaguara und Ulberata, durch welche die Provinzen Sao Paulo und Minas Geraës verbunden werden, im Bau. Zwölf dieser Gesellschaften haben ihren Sitz in England; es sind dies:

die „Recife and San Francisco Railway" von Recife nach Palmares in der Provinz Pernambuco (125 km),
die „Bahia and San Francisco Railway" von Bahia nach Alagoinhas und Timbo in Bahia (206 km),
die „San Paulo Brazilian Railway" von Santos nach Jundiahy in Sao Paulo (139 km),
die „Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway" von Rio Grande nach Bagé in Rio Grande do Sul (280 km),
die „Natal and Nova Cruz Railway" in Rio Grande do Norte (121 km),
die „Conde-San Eu Railway" in Parahyba (121 km),
die „Great Western of Brazil Railway" von Recife nach Limoniro in Pernambuco (96 km),
die „Alagoas Railway" von dem Hafenort Maceio nach Imperatriz in Alagoas (88 km),
die „Brazilian Imperial Central Bahia Railway" von Bahia nach Cachoeira in der Provinz Bahia (302 km),
die „Dona Theresa-Christina Railway" in Santa Catharina (116 km),
die „Minas and Rio Railway" in Minas Geraës (170 km) und
die „Brazil Great Southern Railway" von Quarahim nach Staqui in Rio Grande do Sul (175 km).

Nur eine Gesellschaft hat ihren Sitz in Frankreich, die „Compagnie générale de chemins de fer Brésiliens", deren Bahn von Paranagua nach Curityba (111 km) in der Provinz Parana führt.

Für 11 der vorgenannten Gesellschaften ist die Konzession unbeschränkt, während sie für 5 auf 90 Jahre beschränkt ist; die übernommene Zinsbürgschaft endigt fast ausnahmlos nach Ablauf von 30 Jahren.

Der Gesammtbetrag des gewährleisteten Anlagekapitals beträgt 16 125 352.16 £, und zwar sind für 973 121.5.5 £ 6 pCt. und für 15 152 231.10.6 £ 7 pCt. Zinsen gewährleistet.

Bei den drei ersten der von ausländischen Gesellschaften gebauten Bahnen (Bahia-Alagoinhas, Recife-Palmares und Santos-Jundiahy) betrugen die Anlagekosten für das Kilometer 487 000 Francs; bei den 10 andern ausländischen Gesellschaften nur 185 000 Frcs.; während die kilometrischen Anlagekosten der drei inländischen Gesellschaften 90 500 Frcs. nicht übersteigen.

In den von der Kammer bewilligten Voranschlag für das Jahr 1889 sind abermals bedeutende Staatsbeihilfen für Eisenbahnbauten eingestellt, und zwar ist die Regierung durch Gesetz vom 24. November v. J. ermächtigt worden, auf 30 Jahre 6 pCt. Zinsen für ein kilometrisches Anlagekapital von höchstens 30 000 Milreis für folgende Strecken zu gewährleisten: von Ceracaju nach Simao Dias, von Ribeirao nach Villa do Bonito und Pernambuco, von Molungu nach Alagoa Grande und von Pilar nach Itabaina, für eine Abzweigung der Binas und Rio-Eisenbahn nach den Quellen des Casambu, sowie für eine Zweigbahn nach den Quellen des Lambarey und Cambuqueira, von Campo Grande nach Bomjardim in der Provinz Pernambuco, für eine Ausdehnung der Central-Babia-Eisenbahn nach den Urubugegenden, von Natal nach Ceara-Mirim, für eine Verbindung der Stadt Tamandare durch das Jacuhypethal mit der San Franciscolinie, für Erweiterungen der Sorocabanabahn und der Parana-Eisenbahn bis zu den Städten Amazone und Rio Negro, von Caxias nach Cajazeiras, für Verlängerungen der Barao de Araruamalinie sowie der Macahé-Campos-Eisenbahn, welch' letztere Bahn für ihre im Betriebe befindlichen 189 km eine Zinsbürgschaft nicht geniesst, für eine Linie der Alagoas-Eisenbahn über Mirim, Jetituba, Santo Antonio Grande, Camarajibe, durch das Manguaba- und das Jacuhypethal bis zur äussersten Kolonie Leopoldina, für eine Ausdehnung der der Bahia-Bergwerksgesellschaft gehörigen Strecke Philadelphia-San Jan Baptista de Minas Novas bis zum San Francisco und endlich für eine Verlängerung der Campos-Carangolabahn nach Alegrete oder nach einem geeigneten Punkt der Santa Luzia- und Cachoeiralinie. Ausserdem ist die Regierung noch ermächtigt worden, der Minas- und der Rio-Eisenbahngesellschaft behufs Verlängerung ihrer Bahn bis zu dem Punkt, wo der Rio Verde schiffbar wird, auf ein kilometrisches Anlagekapital von höchstens 30 000 Milreis während

*) Siehe in betreff des Brasilianischen Eisenbahnnetzes am 1. Januar 1887 Nr. 68 vor. Jahrg. d. Ztg.

der Bauzeit 5 pCt. und während fernerer zehn Jahre 3 pCt. Zinsen zu gewährleisten. Zuerst erhielt auf Grund dieses Gesetzes die Sorocabana-Eisenbahn auf 74 Jahre die Konzession für die Theilstrecken von Tatuhy bis zur Grenze von Parana und von Botucatu bis zum Flusse Paranapanema; diese Bahn hat bereits eine Ausdehnung von 215 km, für welche die Provinz Sao Paulo die Zinsen gewährleistet. Ferner wurde der Minas- und Rio Eisenbahn die Konzession für die Zweigbahnen von Cambuqueira nach Companha, sowie nach dem Lambareyuter ertheilt. Am 15 Januar erhielt die Campos - Carangola-Eisenbahn die Konzession zur Verlängerung ihrer Strecke von Itabapoana nach Cachoeira de Itapemirim in der Provinz Espirito Santo, sowie die Haupt-Zuckerfabrik von Macahe für eine Bahn bis zur Serra do Frade in der Provinz Rio de Janeiro. Auch die Central-Bahia-Eisenbahn hat bereits die Konzession für die Verlängerung bis Urubu, sowie zur Fortsetzung ihrer Hauptlinie nach Süden erhalten.

Ueber die von den Provinzialverwaltungen ertheilten Konzessionen kommen nur spärliche Nachrichten ins Ausland; wir können daher nur zwei anführen. Die Provinz Minas Geraës hat einerseits der Sapucahy-Eisenbahn, welche über ein Kapital von 10 Millionen Milreis verfügt, auf 20 Jahre eine Zinsbürgschaft von 7 pCt. zugesichert und andererseits mit der Minas-Eisenbahngesellschaft einen Vertrag geschlossen, nach welchem letztere gegen Gewährleistung von 7 pCt. Zinsen auf ein Kapital von 5,5 Millionen Milreis, sowie gegen Ueberweisung eines Landstriches von 30 km zu beiden Seiten der Bahnstrecke verpflichtet ist, ihre Linie von Oliveira bis zum oberen San Francisco zu verlängern und eine Zweigbahn nach Itapecerica zu bauen.

Ueber die Verbindung der Brasilianischen Stadt Bagé (Endpunkt der Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway) mit der Nordostbahn in Uruguay verlautet, dass der Brasilianische Ackerbauminister den Bau derselben den Herren Drummond und Passos mit der Bedingung der Fertigstellung in zwei Jahren übertragen habe.

Von dem grossartigen Plane einer Südamerikanischen Ueberlandbahn, welche Pernambuco in Brasilien mit Santa Fé in Argentinien und mit Valparaiso in Chile verbinden soll, kommt aus Brüssel die Nachricht, dass eine Genossenschaft, deren Spitze der Vicomte von Figueiredo, Präsident der internationalen Bank von Brasilien, und ein Herr Llambi aus Buenos Ayres stehen, durch Erlass der Brasilianischen Regierung vom 27. Oktober v. J. die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten erhalten hat; die Regierung hat indessen keine andere Verpflichtung übernommen, als die Konzession zu ertheilen, sobald ihr sämmtliche Pläne, Urkunden usw. unterbreitet sein werden.

Die Principo do Grao Para-Eisenbahn ist für den Preis von 8 450 000 Milreis in den Besitz der Compagnie du nord de Rio Janeiro übergegangen.

Paraguay.

Die vor etwa einem Jahre dem Herrn W. Stewart verkaufte Eisenbahn von Asuncion nach Villa Rica (vergl. Nr. 1 Jahrg. 1888 d. Ztg.) ist neuerdings in den Besitz einer Gesellschaft übergegangen, welche die Fortsetzung der Linie von Villa Rica nach Villa Encarnacion am Parana, gegenüber von Posadas, bauen wird.

Auf Argentinischem Gebiete hat ein Herr Clark die Konzession für eine Bahn nach Posadas; durch deren Ausbau würden also Asuncion und Buenos Ayres, die Hauptstädte der beiden Republiken, in direkte Eisenbahnverbindung gesetzt werden.

Die Paraguay - Landgesellschaft, welche die Eisenbahnlinie von Villa Hayes nach Puerto Magarmos erworben hat, hat von der Regierung als Staatsunterstützung ihre ganze Strecke entlang einen am Ufer des Pilcomayo gelegenen Streifen Landes von 4 Geviertmeilen, also im ganzen 600 Geviertmeilen, welche zur Besiedelung bestimmt sind, erhalten.

Uruguay.

Durch Gesetz vom 27. August 1884 war bestimmt worden, welche Bahnen zum Hauptbahnnetz gehören sollten (bezüglich der damals in Betrieb befindlichen Linien vergl. Nr. 92 Jahrg. 1885 d. Ztg.); ein neuerdings gegebenes Gesetz bestimmt nun, dass 1. die in die Centralbahn einmündende Linie Durazno-Trinidad, 2. die die Nordostbahn auf der Höhe von Cerro-Chato treffende Linie nach der Grenze bei Bagé und 3. die Zweigbahn von Pando nach Minas an der von Montevideo über San Ramon und Trenta y Tres nach Artigas führenden Nordostbahn als Theile des Hauptbahnnetzes anzusehen seien. Ferner bestimmt das Gesetz die Richtungslinie der Bahn von Montevideo nach Colomia, sowie der Fortsetzung der Westbahn nach Carmelo und Nueva Palmira für den Fall, dass diese Linien auf Staatskosten gebaut werden sollten.

Die Regierung ist ermächtigt, den Bau entweder für eigene Rechnung ausführen zu lassen oder aber entsprechend dem Gesetz von 1884 für alle darin beschlossenen Linien, deren Konzession verfallen ist, sowie auch für die oben erwähnten Linien Privatunternehmern die Konzession zu ertheilen.

Zugleich hat die Regierung das Recht, auch die Nebenbahnen ganz oder theilweise selbst zu bauen oder aber durch Konzessionsertheilung zu vergeben, doch dürfen dem Staate durch den Bau einschliesslich der Telegraphenanlage und der Anschaffung der Fahrbetriebsmittel höchstens 3 000 £ Kosten für das Kilometer erwachsen. Falls die Regierung die Konzession für eine Linie ertheilt, so gewährleistet sie für Hauptbahnen 7 pCt. Zinsen auf höchstens 5 000 £ für das Kilometer Betriebslänge; dieser Betrag darf zwar für einzelne Strecken, doch nicht für die gesammte Linie überschritten werden. Dafür behält sich aber die Regierung das Recht vor, die zulässigen höchsten Sätze der Tarife festzustellen und eine Ermässigung derselben zu verlangen, sobald der Ertrag die 8 pCt., welche dem Staate als Entschädigung für die übernommene Zinsbürgschaft zufallen, übersteigt.

Die Konzessionen werden für alle Linien, welche nicht Eigenthum des Staates werden, auf 90 Jahre ertheilt; auch sind die Gesellschaften durch Verzicht auf die staatliche Zinsbürgschaft nicht berechtigt, sich der eingegangenen Verpflichtungen zu entledigen.

Zur Bestreitung der Kosten der durch den Staat zu bauenden Linien ist die Regierung ermächtigt, Staatsschuldverschreibungen unter dem Namen „Eisenbahnbons" auszugeben; als Sicherheit für die Verzinsung dieser mit 1 pCt. zu tilgenden und jederzeit zum Nennwerthe rückzahlbaren Schuldverschreibungen werden die Eisenbahneinnahmen verpfändet.

Die Regierung darf indessen diese Schuldtitel den vermittelnden Bankhäusern nicht zu einem niedrigeren Kourse als 85 pCt. überlassen.

Die Staatsbahnbauten sind öffentlich zu verdingen.

Der Staat behält sich das Recht vor, die Tarife jährlich neu festzusetzen, auch dürfen dieselben nicht ohne seine Genehmigung geändert werden.

Schliesslich kann der Staat, sofern die Konzessionsurkunde nichts anderes bestimmt, für die einzelnen Linien jederzeit das Enteignungsverfahren einleiten.

Ecuador.

Die Guayaquil-Eisenbahngesellschaft, welche im Oktober v. J. die Verbindung zwischen Yaguachi und Guayaquil eröffnete (vergl. Nr. 14 des laufenden Jahrgangs d. Ztg.), hat anfangs dieses Jahres eine 6 pCt. Anleihe von 9 Millionen Francs in Belgien und Frankreich begeben. Die ganze Strecke der Gesellschaft von Yaguachi über Guayaquil und Chimbo bis Sibambe hat eine Länge von 184 km, doch sind davon erst 102 km (Yaguachi - Guayaquil - Chimbo) im Betriebe. Die Gesellschaft erhält eine jährliche Staatsbeihilfe von 187 500 Francs für die Strecke Yaguachi - Guayaquil und ferner den Ertrag des Salzmonopols für die zu bauende Strecke Chimbo-Sibambe.

Die andere der in Ecuador bestehenden Eisenbahnen von Yaguachi bis zum Rio Chimbo, deren erste Strecke Ende der siebziger Jahre eröffnet wurde, hat eine Länge von 122 km; ganz Ecuador hat demzufolge z. Zt. 224 km Eisenbahnen im Betriebe. Kr.

Aus Mexiko.

Unter dem Namen „Michoacan Railway and Mining Company" hat sich eine Gesellschaft gebildet, welche zum Zweck hat, im Anschluss an das Netz der Mexikanischen Nationalbahn in dem an den grossen Ozean grenzenden Staat Michoacan eine Bahn zu bauen und zu betreiben. Das Kapital der Gesellschaft besteht aus 400 000 £, eingetheilt in 30 000 Antheilscheine zu 10 £ und 1 000 6 pCt. Schuldscheine zu 100 £. Die Mexikanische Regierung gewährleistet 6 000 £ für das Kilometer Baulänge; die Hälfte dieser Summe wird in Silber, die Hälfte in Schatzanweisungen bezahlt.

Eine zweite Englische Gesellschaft hat sich unter dem Namen „Mexican Mineral Railway Company" gebildet, um in dem an die Vereinigten Staaten grenzenden Staate Chihuahua eine Bahn von Palmarejo nach Zapote zu bauen; diese Bahn soll der Beförderung des Bergbaubetriebes dienen, namentlich glaubt man den Ertrag der Bergwerke von Palmarejo, welche jetzt 80 t Erz täglich liefern, auf 150 t steigern zu können. Kr.

Präjudizien.

Zulässigkeit von Schadensersatzklagen ohne Spezifizirung des Anspruchs.

Die vereinigten Civilsenate des Reichsgerichts haben in einem Beschlusse vom 28. Juni 1888 den Satz ausgesprochen: „Klagen auf Leistung von Schadensersatz unter Vorbehalt der

Feststellung des Betrages des zu ersetzenden Schadens in einem besonderen Verfahren sind nur zulässig, wenn die Voraussetzungen des § 231 der Civilprozessordnung vorliegen.

Anderenfalls muss der Anspruch in der Weise substantiirt werden, dass in demselben Prozesse sowohl über den Grund, als auch über den Betrag desselben verhandelt und entschieden werden kann."

In Bezug hierauf hatte das Oberlandesgericht eine Klage auf Entschädigung wegen Körperverletzung auf Grund des Haftpflichtgesetzes, in welcher der Antrag auf Ersatz des entstandenen und künftig entstehenden Schadens gerichtet war, für unzulässig erklärt. In einem Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 7. Februar 1889 wurde dieses gemissbilligt, indem angeführt wurde: „Diese Voraussetzung" (dass der Kläger ein rechtliches Interesse an der beantragten beschränkten Entscheidung über den Anspruch habe) „trifft jedoch zu, weil der Kläger durch die kurze Verjährungsfrist schon jetzt zur Klage genöthigt wurde, bei der noch nicht vollständig abgeschlossenen Entwickelung des Schadens aber ohne eine Vorabentscheidung über die Ersatz pflicht eine unzweckmässige mehrfache Wiederholung der Prozessführung über den sich nach und nach erweiternden Schaden erforderlich werden könnte, während dessen thunlichst einheitliche Substantiirung und Beurtheilung sich empfiehlt."

In einem anderen Falle (M. wider Schönebeck-Elmener Strassen-Eisenbahngesellschaft) handelte es sich um Ersatz eines Schadens, welcher an dem klägerischen Grundstücke dadurch entstanden sein sollte, dass infolge der Anlage der Strassenbahn eine Abzugsrinne hatte beseitigt werden müssen. Der Kläger hatte beantragt, die Beklagte zum Ersatze des in einem besonderen Verfahren zu ermittelnden Schadens zu verurtheilen, welcher ihm bereits entstanden sei oder noch entstehen werde. Das Berufungsgericht wies die Klage ab, weil selbige in betreff des bereits entstandenen Schadens nicht nach § 231 der C.-P.-O. als Feststellungsklage substantiirt sei; wegen des zukünftigen Schadens, weil die Unmöglichkeit der Beseitigung eines solchen nicht dargelegt sei. Die Entscheidung wurde durch Urtheil des VI. Civilsenats vom 18. Februar 1889 aufgehoben. Es wurde ausgeführt: Kläger sei an der Einfachheit des Verfahrens interessirt und es empfehle sich die thunlichst einheitliche Substantiirung und Beurtheilung des entstandenen und künftig entstehenden Schadens in einem und demselben Verfahren; an der baldigen Entscheidung über die Ersatzpflicht habe aber Kläger deshalb ein Interesse, weil der Anspruch nach § 54 I 6 A. L.-R. in 3 Jahren verjähre; wenn auch § 79 I 6 A. L.-R. bestimme, dass, wenn ein Schaden geschehen sei, alles so viel als möglich wieder in den Zustand vor der Beschädigung gesetzt werden müsse, so sei es doch dem Kläger nicht verwehrt, seinen Anspruch sofort auf Geldentschädigung zu richten, nur müsse er dem Beklagten die Wahl lassen, den früheren Zustand wiederherzustellen und dadurch den Schaden zu beseitigen. Hinzugefügt wurde noch, dass, wenn Kläger seinen ursprünglichen, nur auf allgemeine Feststellung der Schadensersatzpflicht gerichteten Antrag in einem Antrag auf Verurtheilung zur Zahlung einer bestimmten Summe ändern sollte, dieses zulässig sei, und namentlich darin eine unstatthafte Klageänderung nicht liegen würde.

Anwendung des § 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes auf den Fall, wenn über die Entschädigung ein Vergleich zwischen dem Unternehmer und dem Verletzten geschlossen worden ist.

M. war bei der Eisenbahn in Elsass-Lothringen als Bremser angestellt, und wurde infolge von Verletzungen bei dem Betriebe dienst- und arbeitsunfähig. Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen schloss nun unter Anerkennung ihrer Haftpflicht aus dem Gesetze vom 7. Juni 1871 einen Vergleich mit ihm, worin sie sich verpflichtete, ihm ausser seiner Pension als Schadensersatz noch eine lebenslängliche Jahresrente von einem bestimmten Betrage zu zahlen, wogegen er sich mit dieser Entschädigung befriedigt erklärte. Später wurde M. wegen Mordes zum Tode verurtheilt, aber zu lebenslänglicher Zuchthausstrafe begnadigt. Die Generaldirektion klagte nun auf Grund des § 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes, wonach der Haftpflichtige jederzeit Aufhebung oder Minderung der Rente fordern kann, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung der Rente bedingt haben, inzwischen wesentlich verändert sind, dahin, dass die dem M. zugebilligte Rente für die Dauer der Inhaftirung aufgehoben werde. Die Klage wurde von dem Landgerichte in München und dem Oberlandesgerichte daselbst für unbegründet erklärt, und die Revision durch Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 14. Februar 1889 zurückgewiesen. Es wurde angenommen, dass die Vorschrift des § 7 Abs. 2 keine Anwendung finde auf einen Fall, in welchem die Haftpflichtentschädigung durch einen Vergleich, selbst wenn dieser vor einem Richter abgeschlossen sein sollte, festgesetzt worden, sondern sich nur auf eine durch richterliche Entscheidung festgestellte Entschädigung beziehe. Ferner wurde ausgeführt, dass sowohl nach gemeinem Rechte, wie auch nach dem Französischen Rechte, um deren Anwendbarkeit es sich nur handeln konnte, eine clausula rebus sic stantibus bei Vergleichen nicht selbstverständlich sei, sondern ausdrücklich verabredet werden müsse, dass hier nun die Parteien nicht festgesetzt hätten, dass der Vergleich bei vorkommenden Aenderungen zu Gunsten des einen oder anderen Theiles in analoger Anwendung des § 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes modifizirt, oder ausser Wirksamkeit gesetzt werden solle, dass solches insbesondere nicht daraus zu entnehmen sei, dass das Haftpflichtgesetz in dem Vergleiche erwähnt worden, da dieses nur geschehen sei, um den gesetzlichen Grund der übernommenen Verbindlichkeit zu konstatiren. Soweit es sich um die Anwendung der Bestimmungen des Französischen Rechtes handelte, nahm das Reichsgericht an, dass die Entscheidung des Berufungsgerichtes nicht angefochten werden könne, da das Französische Recht im Bezirke des Berufungsgerichtes nicht gelte.

Anwendung des § 98 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 auf Entschädigungsansprüche gegen den Eisenbahnunternehmer.

Die §§ 95 und 98 des Unfallversicherungsgesetzes lauten:

„§ 95. Die nach Maassgabe dieses Gesetzes versicherten Personen und deren Hinterbliebene können einen Anspruch auf Ersatz des infolge eines Unfalls erlittenen Schadens nur gegen diejenigen Betriebsunternehmer, Bevollmächtigten oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeitsaufseher geltend machen, gegen welche durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt worden ist, dass sie den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben.

In diesem Falle beschränkt sich der Anspruch auf den Betrag, um welchen die den Berechtigten nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften gebührende Entschädigung diejenige übersteigt, auf welche sie nach diesem Gesetze Anspruch haben.

§ 98. Die Haftung dritter, in den § 95 und 96 nicht bezeichneter Personen, welche den Unfall vorsätzlich herbeigeführt oder durch Verschulden verursacht haben, bestimmt sich nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften. Jedoch geht die Forderung der Entschädigungsberechtigten an den Dritten auf die Genossenschaft insoweit über, als die Verpflichtung der letzteren zur Entschädigung durch dieses Gesetz begründet ist."

Durch ein Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichtes vom 7. März 1889 in Sachen G. wider den Sächsischen Staatsfiskus ist entschieden, dass ein nach Maassgabe des Unfallversicherungsgesetzes Versicherter, welcher nicht im Dienste der Eisenbahn steht, die ihm wegen Körperverletzungen nach § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 zustehenden Ansprüche, soweit er nicht durch die Unfallversicherung entschädigt wird, auch gegenwärtig noch gegen den Eisenbahnunternehmer geltend machen kann, wie wohl die Ansprüche auf ein Verschulden nicht gestützt werden. — Ein nicht im Dienste der Eisenbahn stehender Güterbodenarbeiter war bei dem Betrieb der Eisenbahn zu Schaden gekommen. Er erhielt von der betreffenden Berufsgenossenschaft eine Rente von zwei Dritteln seines Arbeitsverdienstes. Er verlangte nun von dem Eisenbahnunternehmer eine dem letzten Drittel des Arbeitsverdienstes entsprechende Rente und ausserdem den von ihm im ersten Vierteljahre nach dem Unfall erlittenen Ausfall an Lohn.

Der Anspruch wurde für begründet erklärt.

Anwendung des § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auf Staatseisenbahnen.

Es ist eine alte Streitfrage, ob der § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes, wonach die „Gesellschaft" zum Ersatz für allen Schaden verpflichtet ist, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, insofern nicht eigene Schuld des Beschädigten oder unabwendbarer Zufall vorliegt, auch auf Staatseisenbahnen Anwendung findet. Die Rechtsprechung, schon das Preussische Obertribunal, hat die Frage konstant bejaht. Neuerdings ist abermals ein derartiger Fall (in Sachen M. wider Preussischen Eisenbahnfiskus, Eisenbahn - Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch), Eisenbahn-Betriebsamt Essen (rechtsrheinisch) zur Entscheidung des Reichsgerichts gebracht, und der VI. Civilsenat hat durch Urtheil vom 31. Januar 1889 wiederum entschieden, dass der § 25 auch auf Unfälle bei dem Betriebe einer Staatseisenbahn Anwendung finde. Die Pferde des Klägers waren in der Nähe des Eisenbahngleises dadurch, dass eine Lokomotive fast in gerader Richtung auf sie zugefahren kam, scheu geworden und durchgegangen und dabei eins derselben ums Leben gekommen. Der Eisenbahnfiskus wurde von dem Berufungsgerichte für entschädigungspflichtig erklärt und die Revision zurückgewiesen.

v. O. **Entschädigung aus angeblich erlittenen Betriebsunfällen.** Der Arbeiter K. beanspruchte eine Entschädigung aus zwei angeblich erlittenen Betriebsunfällen: ein herabfallendes Holztheil soll ihm die linke Schulter verletzt haben und längere Zeit vorher will er sich beim Heben von Schienen einen Leistenbruch zugezogen haben. Die Königliche Direktion zu Bromberg

beschied ihn abschläglich, da er nach dem erstgenannten Unfalle bereits vor Beginn der vierzehnten Woche wieder vollständig arbeitsfähig gewesen, der andere Unfall jedoch im August 1885, also vor dem Inkrafttreten des Unfallgesetzes sich zugetragen habe. K. behauptete, beide Unfälle hätten sich im Jahre 1886 ereignet und der letztere habe einen Luftröhrenkatarrh hinterlassen, welcher ihn theilweise invalide mache. Die ärztlichen Atteste besagen, und zwar zunächst des aus Anlass der Schulterverletzung herbeigerufenen Arztes, K. habe theilnahmslos im Bette gelegen und seine Klagen seien sicherlich übertrieben gewesen. Es habe sich eine blutunterlaufene Erosion an der Schulter, wie von einem Stosse herrührend, gefunden und es war anzunehmen, dass dieselbe in vierzehn Tagen ohne alle Folgen heilen würde; ein hinzutretender Luftröhrenkatarrh habe dann die Heilung um drei Wochen verzögert (sodass diese also noch innerhalb der Karenzzeit erfolgte). Ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Katarrh und dem Unfalle bestehe nicht. — Ebenso ungünstig für K. lautete ein späteres Attest eines Arztes in Dirschau, welches ihn gleichfalls der Simulation bezichtigt; die einzigen Krankheitssymptome seien ein gut reponirter Leistenbruch und eine belegte Zunge. Zweimal zur Arbeit geschickt, sei K. immer wieder gekommen und habe über Schmerzen geklagt; seine Behauptungen würden aber durch einen Luftröhrenkatarrh nicht erklärt. Ein drittes Attest vom August 1886 konstatirt einen ausgedehnten Lungenspitzenkatarrh, welcher K. zur Zeit arbeitsunfähig machte. Zu einer gegen den fahrlässigen Veranlasser jenes Unfalls anberaumten Gerichtsverhandlung legte K. den Weg nach und von Dirschau zu Fuss zurück, wie die Direktion feststellte. — Die gegen den abweisenden Bescheid erfolgte Berufung wurde vom Schiedsgerichte verworfen, weil nicht erwiesen sei, dass K. infolge eines Unfalls in seiner Erwerbsfähigkeit geschädigt worden sei. Er legte dagegen Rekurs ein, indem er um eine Entschädigung bat: der Bruch sei allerdings schon vor dem 1. Oktober 1885 vorhanden gewesen, der Katarrh vom August 1886 rühre indess von dem Unfalle im Dezember 1885 her. Die Direktion verzichtete auf jede Gegenerklärung und das Reichs-Versicherungsamt wies den Rekurs zurück, indem es ausführte: „Da von den Aerzten bezeugt ist, dass der Lungenkatarrh, an welchem K. thatsächlich leidet, nicht die Folge des im Dezember 1885 erlittenen Unfalls ist und der Bruch schon vorher vorhanden war, so sind keine Folgen des Unfalles vorhanden, welche entschädigt werden müssten." (Entsch. v. Januar 1889; D. Ber. IV S. 42.)

Kartenwerke.

Karte von Centraleuropa zur Uebersicht der Eisenbahnen, einschliesslich der projektirten Linien, der Gewässer und hauptsächlichsten Strassen. Nach amtlichen Quellen bearbeitet von W. Liebenow, Geh. Rechnungsrath im Königl. Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Maassstab 1 250 000. Berlin 1889. Verlag, Stich und Druck des Berliner lithographischen Instituts. 6 Blatt. Preis 6 *M*, auf Leinwand mit Stäben 12 *M*.

Diese treffliche Eisenbahnkarte, welche sich auf ganz Centraleuropa erstreckt, ist soeben in neuer Auflage erschienen, die gegenwärtige Entwickelung des Eisenbahnnetzes Centraleuropas zuverlässig und vollständig darstellend.

Die Karte reicht von Aarhuus aus südlich bis Rom und ostwärts von der Normandie bis Lemberg. In derselben sind nicht nur die politischen Grenzen, sondern auch die Bahnverwaltungsgebiete fertig in geschmackvoller Weise veranschaulicht. Ein in die Karte eingedrucktes Verzeichniss der Bahngebiete gibt sowohl die Erklärung der Farben als die Hauptlinien der Gebiete an.

Bei den Gebieten der Preussischen Staatsbahndirektionen werden ausserdem die von denselben resortirenden Betriebsämter namhaft gemacht.

Als Kartons gibt die Karte im Maassstab von 1 : 15 000 ein kleines Bild von den Eisenbahnen des Europäischen Russlands, ohne Angabe der Bahngebiete, welche auch bei den meisten Belgischen Privatbahnen und den Italienischen Eisenbahnen fehlen, sodann im Maassstab von 1 : 300 000 das Ruhrkohlen- und das Oberschlesische Kohlen- und Hüttenrevier, sowie kleine Pläne von Berlin, Paris und London.

Verschiedenes.

Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.

Dem anlässlich der bevorstehenden Generalversammlung soeben zur Versendung gelangten Jahresberichte für das XII. Klubjahr entnehmen wir ein erfreuliches Bild der fortschreitenden Wirkung dieser angesehenen Körperschaft, welche dermalen 767 Mitglieder, darunter 177 auswärtige zählt. Der Klub hat auch im abgelaufenen Jahre im Sinne seines statutarischen Wirkungskreises eine überaus rege und erspriessliche Thätigkeit zur Förderung der geistigen Interessen und des geselligen Verkehres seiner Mitglieder entfaltet. So wurden insbesondere im Laufe der verflossenen Wintersaison an den regelmässigen Vortragsabenden seitens hervorragender Kapazitäten 20 überwiegend fachwissenschaftliche Vorträge abgehalten. Zur Pflege der Geselligkeit dienten insbesondere die veranstalteten Klubexkursionen und Vergnügungsabende. In den Lesezimmern liegen insgesammt 128 Zeitschriften auf und erhält jedes Klubmitglied das Kluborgan, die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" unentgeltlich. — Die Einnahmen des Klub im abgelaufenen Geschäftsjahre beliefen sich auf 11 638,20 fl., die Ausgaben auf 10 287,17 fl. und weisst der Rechnungsabschluss einen schliesslichen Baarsaldo von 1 351,03 fl. aus.

Amsterdam-Rotterdamer Eisenbahn.

Im Jahre 1888 haben die Einnahmen der Bahn 7 412 500 fl. (7 406 672 fl. im Vorjahre) betragen, oder auf 1 km berechnet 16 138 fl. (16 749 fl.). Die Gesammtausgaben betragen 4 120 350 fl. oder 55,58 pCt. der Einnahmen (4 019 699 fl. oder 54 41 pCt.). Nachdem die Aktionäre bereits am 1. Oktober v. J. abschläglich 20 fl. auf die Aktie erhalten haben, werden jetzt noch 41 fl. ausgeschüttet. Die Jahresdividende stellt sich also auf 6,1 pCt. gegen 6 pCt. für 1887.

Neue Belgische Eisenbahn.

Der Belgische Arbeitsminister hat kürzlich in der Kammersitzung die Mittheilung gemacht, dass die Konzession für die Erbauung der industriell wichtigen Bahnlinie Aubel-Bleyberg im Bezirke Verviers ertheilt worden ist. Der Bau wird sofort beginnen. Die Linie ist auch für den Preussisch-Belgischen Grenzverkehr wichtig.

Strassenbahnen in Kairo.

Die alte Mamelukenstadt, welche bereits mit Beginn des vorigen Jahrzehnts begonnen hat, ihr Orientalisches Kleid zu wechseln, wird nunmehr auch in den Besitz von Strassenbahnen gelangen. Wenigstens hat sich das Ministerium der öffentlichen Arbeiten auf mehrfachen Antrag veranlasst gesehen, eine Verdingung für mehrere Linien auszuschreiben, und zwar für eine Linie von dem 3 km oberhalb Kairo ebenfalls am rechten Nilufer gelegenen Altkairo nach der Limunbrücke mit Fortsetzung nach Abbasieh, sowie nebst einer von der Abu-Lelabrücke und einer von der Limunbrücke ausgehenden Abzweigung, welche beide in Bulak, dem unterhalb Kairo auch am rechten Nilufer gelegenen Hafen desselben, enden sollen. Eine zweite Linie würde von der Kasr-el-Nilbrücke ausgehen, auf dem linken Nilufer in westlicher Richtung nach den Pyramiden führen und eine Abzweigung nach Bulak-ed-Dakrur nahe dem Bahnhof der Linien nach Alexandrien und nach Oberägypten erhalten. Kr.

Bergbau in Kleinasien.

Nach den Mittheilungen des Nordamerikanischen Konsuls Jewett zu Sivas in der Asiatischen Türkei werden dort nur sehr vereinzelt Erzlager in höchst unvollkommener Weise durch Eingeborene angebaut. Eine Bleierzgrube ist in jüngster Zeit mit staatlicher Genehmigung von der Asia Minor Mining Company Limited zu London in Angriff genommen worden. Dieses Erz wird auf Mauleseln 60 Meilen weit nach Kerasunda am Schwarzen Meere geschafft und von hier nach Zahlung eines Grundzinses von 5 pCt. an die Türkische Regierung nach Liverpool verschifft. Gute silberhaltige Blei- und Kupfererze werden aus dem Euphratgebiet ausgeführt, ebenso Eisen und Kohle; auch ausgedehnte Lager von Marmor und Alabaster finden sich längst dieses Flusses. Das Koniahgebiet, welches den grössten Theil des Kleinasiatischen Hochlandes umfasst, enthält silberhaltige Blei- und goldhaltige Kupfererze. Die Regierung schliesst Verträge zur Ausbeutung dieser Minen ab gegen eine jährliche Zahlung von 138 t Blei. 16 Hochöfen sind im Betriebe — die Verhüttung erfolgt indessen mit dem allbekannten morgenländischen Eifer. Diese Bezirke sind die vielversprechendsten in Kleinasien, ausgenommen vielleicht das eisenreiche Gebiet Kaisarieh (dem alten Caesarea). Die Hilfsquellen der Technik könnten jedoch noch viele werthvolle Erzlager entdecken. Ferner soll die Aufmerksamkeit noch auf ein bisher nicht bekanntes Asbestlager in der Nähe der Stadt Sivas gelenkt werden.

(„Glückauf.")

Holzkonservirung.

Obgleich ein grosser Theil des seitens der Eisenbahnverwaltungen zur Verwendung gebrachten Nutzholzes vor baldigem Verfall, Fäulniss usw. durch Imprägnirung geschützt wird, so wird doch noch zahlreiches zu Eisenbahnzwecken verarbeitetes Holz ohne jeglichen Schutz den Einflüssen der Witterung und daher dem frühen Verderben ausgesetzt. Viele Hölzer können bekanntlich wegen ihrer Grösse oder aus anderen Gründen in Imprägniranstalten nicht behandelt werden, und es ist daher als eine Errungenschaft zu betrachten, dass Mittel gefunden sind,

um auch solche Hölzer an beliebigem Orte auf einfache, billige und zweckmässige Weise mit einem schützenden antiseptischen Anstriche zu imprägniren.

Diese Ansprüche erfüllt in hohem Maasse das seit 14 Jahren bewährte und neuerdings durch ein Patent geschützte Holzkonservirungs- und Anstrichsöl Carbolineum Avenarius, welches von Jedermann ohne vorhergehende Uebung mit dem Pinsel leicht gestrichen werden kann und welches vermöge seiner vielseitigen Eigenschaften und seines billigen Preises einen vortrefflichen Ersatz für Oelfarbe und Theer bietet. Den Anstrichen mit Oelfarbe und Theer ist das genannte Mittel schon deshalb vorzuziehen, weil erstere, die Poren des Holzes verstopfend, nur die Oberfläche desselben decken und bei nicht ganz trockenem Holze Verstockung herbeiführen. Carbolineum Avenarius dagegen, welches dem Holze eine hübsche nussbraune Färbung gibt, lässt die Poren des Holzes offen und führt, in das Holz eingedrungen, die Konservirung durch Unschädlichmachung der vorhandenen Stickstoffkörper herbei.

Als Beweis dafür, dass mit Carbolineum Avenarius günstige Erfolge erzielt werden, liegen verschiedene Zeugnisse von Eisenbahnverwaltungen vor und es dürfte sich daher wohl empfehlen, mit demselben Versuche anzustellen, zumal es nicht nur als Anstrich der den Witterungseinflüssen und der Feuchtigkeit ausgesetzten Holztheile, sondern auch als vorzügliches Mittel gegen Schwammbildung und nasse Wände gute Dienste leistet. Als Anstrich für Holzschuppen, Einfriedigungen, Pfosten, Holzdielen, Holzrampen, Weichenschutzkanäle und, soweit keine Imprägniranstalten vorhanden sind, zum Anstrich von Schwellen, Telegraphenstangen usw. erscheint das Carbolineum Avenarius besonders geeignet.

Eine weitere zweckmässige Verwendung dürfte dasselbe zum Anstreichen der Innenseite offener und geschlossener Holzgüterwagen bezw. Viehwagen finden; bei letzteren kommen überdies die desinfizirenden Eigenschaften desselben in Betracht. Ausserdem erscheint die Behandlung der hölzernen Trittbretter, sowie der unteren Seite der Fussböden mit Carbolineum Avenarius auch bei Personenwagen zweckmässig.

Unter der Bezeichnung „Carbolineum" sollen übrigens neuerdings zahlreiche Nachahmungen aufgetaucht sein, weshalb bei Bezügen desselben auf den vollen Namen der allein echten Originalmarke Carbolineum Avenarius D. R.-P. Nr. 46021 zu achten sein dürfte. Mit der gesammten Verkaufsleitung desselben ist die Firma Paul Lechler in Stuttgart betraut, welche bereit ist, Interessenten auf Verlangen jederzeit die nächst gelegene Niederlage bekannt zu geben, sowie jede weitere Auskunft zu ertheilen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn. Fahrplanänderung. Vom 22. d. Mts. ab verkehren auf der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn wieder sämmtliche fahrplanmässigen Züge.

Dortmund, den 21. Mai 1889. (1270)
Die Direktion.

2. Verkehrsstörungen.

Unter Bezugnahme auf § 14 al. 4 des Vereinswagenbenutzungs - Uebereinkommens wird bekannt gemacht, dass infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Wolkenbrüche der Verkehr zwischen den Stationen Mosel und Zwickau (Linie Chemnitz - Zwickau) und Gössnitz - Crimmitschau (Linie Leipzig-Hof) bis auf weiteres eingestellt worden ist.

Dresden, den 21. Mai 1889. (1271)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser musste in der Strecke Jägerndorf-Troppau am 16. Mai l. J. der Güterverkehr eingestellt werden und dürfte die Wiederaufnahme desselben voraussichtlich am 21. Mai l. J. erfolgen.

Wien, den 20. Mai 1889. (1272)
Die Direktion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der am 11. d. Mts. infolge Dammrutschung in der Strecke Schwarzenau-Vitis (Linie Wien-Gmünd) eingestellt gewesene Gesammtverkehr wurde am 16. d. Mts. wieder aufgenommen.

Wien, am 18. Mai 1889. (1273)

4. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

Infolge starker Gewitterregen sind am 15. d. Mts. die Gleise der Neuhaldensleber Eisenbahn an mehreren Stellen durch Unterspülung unfahrbar geworden und ist hierdurch der regelmässige Betrieb auf derselben in der Zeit vom 15. bis einschliesslich 18. Mai cr. unterbrochen.

Neuhaldensleben, den 21. Mai 1889. (1274)
Der Vorstand
der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft.

5. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Koksverkehr. In dem Ausnahmetarife für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Mährischen Grenzbahn vom 1. August 1885 kommen vom 1. Juni 1889 ab bis auf weiteres die für den Koursstand der Oesterreichischen Banknoten von 170/175 vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung. (1275MG)

Berlin, den 17. Mai 1889.
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Der im 4. Nachtrag zum Hessisch - Pfälzischen Gütertarif vom 1. Januar 1886 enthaltene Ausnahmetarif 14 für Steine des Spezialtarifs III, sowie für profilirte und abfaçirte, jedoch ungeschliffene Bausteine, Kies und Sand erlischt am 1. Juli d. J. ohne Ersatz. (1276)

Mainz, den 21. Mai 1889.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. erscheint der Nachtrag VIII zu dem Gütertarife für den vorgenannten Verkehr vom 15. Oktober 1884, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Iglau Stadt der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Lettowitz, Böhmisch-Trübau, Austerlitz usw. der Oesterreichisch - Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft, Eywanowitz, Krzenowitz, Pohl usw. der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Rheinbrohl des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), ferner verschiedene sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit letztere Frachterhöhungen in sich schliessen, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juli d. J. in Gültigkeit.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen zu haben. (1277)

Köln, den 22. Mai 1889.
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vom 15. Juli d. J. an kommen die in den Staatsbahnverkehren Hannover bezw. Oldenburg-Erfurt bestehenden Ausnahmetarifsätze für Bleiweiss und Bleimennige von Blankenburg i. Thür., Eisenach und Suhl nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg, sowie nach den Oldenburgischen Stationen Brake, Elsfleth und Nordenham nur noch für solche Sendungen zur Anwendung, welche zur überseeischen Ausfuhr bestimmt sind.

Hannover, den 20. Mai 1889. (1278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Juli d. J. erscheinen an Stelle des Saarbrücken-Hessischen Gütertarifs vom 1. November 1882 und des Saarkohlentarifs Nr. 3 vom 1. Oktober 1881 nebst den zu beiden ausgegebenen Nachträgen neue Tarife. Dieselben enthalten theilweise Erhöhungen, worüber die Tarifbüreaus der betheiligten Bahnen nähere Auskunft ertheilen.

Mainz, den 20 Mai 1889. (1279)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Staatsbahngütertarif Altona-Breslau. An Stelle der in den Nachträgen VIII, Seite 25, und XI, Seite 8, des vorbezeichneten Tarifs vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4a für Rohblei und Rohzink zur überseeischen Ausfuhr von Oberschlesischen Hüttenstationen nach Hamburg B. kommen fortan die auf Grund der durch Nachtrag X zum genannten Tarif vom 1. Januar d. J. ab eingeführten ermässigten kilometrischen Entfernungen sich ergebenden Sätze des Spezialtarifs III zur Anwendung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Altona, den 19. Mai 1889. (1280)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Forts. der amtl. Bekanntm. S. II.

Nr. 10. Jahrgang 1889. Berlin, am 25. Mai 1889

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	B	2298	1	Kübel	Bleiweiss —	20	1	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bez. Dresden-N.
2	B	8	1	Kiste	leer —	14	2	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
3	C N	12719	1	„	leer —	26	3	Oberwesel	Linksrh. Köln	
4	D F	369/70	2	Kübel	Lorbeerbäume —	—	4	Neuss	„	
5	E B	20	1	Pack	Papier —	29	5	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
6	E V O H B	1098	1	Kiste	unbekannt —	55	6	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
7	H	526	1	Ballen	Kaffee —	55,5	7	Hillesheim	Linksrh. Köln	
8	H E	6392	1	„	? —	16	8	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	H F	—	1	Packen	gelbes Packpapier —	23	9	Paderborn	K. E.-D. Hannover	beschr. Paderborn.
10	H H	422	1	Kiste	Zuckerwaaren —	14,6	10	Osnabrück	„	bei Schuppenrevision.
11	H H C	6377	1	„	unbekannt —	120	11	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
12	HK	3336/8	4	Sack	Samen —	70	12	Neuss	Linksrh. Köln	
13	J B L	8228	1	Ballot	Kleider —	177	13	Köln C. P.	„	bei Bodenrevision vorgefunden.
14	J W M	49	1	Fass	Syrup —	188	14	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchener	
15	K F	6536	1	„	Farbe —	—	15	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
16	R	7426	1	Kiste	gusseis. Uhrgewichte	56	16	Hannover	K. E.-D. Hannover	beschr. Osterwiek.
17	R R / G B	3905 / 4354	2	Kisten	leer —	26	17	Schwenningen	Württemb. Stsb.	
18	R St	649	1	—	Sophagestell —	11,5	18	Göttingen	K. E.-D. Hannover	beschr. Göttingen, ab Berlin.
19	S H	1652	1	Stück	Stahl —	8	19	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	beschr. Erreking.
20	Z H	55	1	Sack	Reis —	100	20	Burxdorf	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
21	Berthold	—	1	Korb	leer (Schweinekorb) —	13	21	Riesa	Sächsische Stsb.	
22	Helmke Bremen	—	1	Pack	leere Säcke —	20,5	22	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
23	J. b. Janssen Iseghem	—	1	Sack	Garn —	50	23	Venlo	Niederländ. Stsb.	
24	W. Krumler Freiburg	—	1	Fass	neu und leer —	19	24	Düren	Linksrh. Köln	
25	Moulin Marchienne	—	1	Pack	leere Säcke —	23	25	Anvers Est	Grand Central Belge	
26	Rinaldi	—	1	—	Postpacket —	1,5	26	Berzée	„	
					C. Güterm. Numm. bez.:					
27	—	1. 5. 6 / 7. 23	5	blechern. Milchkannen	leer mit Vorlegeschlössern	22	27	Leipzig Th. B. Eilgutexped.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
28	—	37	1	—	Decke —	—	28	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	—	157	1	Kollo	lebende Pflanzen —	16	29	Herzberg	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gefunden am 11/5.
30	—	223	1	—	Buchenbohle, 4,13 m lang, 0,03 m stark	—	30	Wandersleben	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
31	[illegible]	—	1	—	eis. Holzwagenkette —	33	31	Saarbrücken	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
32	{C / 3 | 0½}	36	1	Fass	Oel oder Thran —	191	32	Tuttlingen	Württemb. Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
33	—	—	1	Barrel	leer —	38	33	Hannover	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gefunden.
34	—	—	1	—	Brett 8,13 m lang, 45 cm stark	—	34	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
35	—	—	1	—	buchene Diele —	—	35	Bacharach	Linksrh. Köln	
36	—	—	3	—	Stangen Façoneisen —	—	36	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
37	—	—	1	—	lose Eisenstange, in der Mitte derselben ein Haken	—	37	Berent	„	
38	—	—	1	—	ledernes Halsband mit Leine	—	38	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
39	—	—	1	Sack	Holzeimer —	5,5	39	Eisenach	„	
40	—	—	3	Körbe	(neu) leer —	12	40	Friedberg	K. E.-D. Hannover	
41	—	—	1	Kübel	leer —	6	41	Ibbenbüren	„	
42	—	—	1	Pack	altes Kupferblech —	82	42	Frankfurt a/M. (Staatsbahnhof)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
43	—	—	3 / 2	— / —	hölzerne / eiserne Latirbäume	—	43	Köln C.-P.	Linksrh. Köln	
44	—	—	1	—	Leine —	—	44	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	—	—	10	—	Leinen —	—	45	Breslau (Märk.)	K. E.-D. Breslau*)	
46	—	–	1	Packet in Papier	4 Messer zu einer Häcksellade	3	46	Güterexpedition Lübeck	Lübeck-Büchener	am 2/5. aus Wagen 12 708 Bromberg.
47	—	—	3	—	gusseiserne Ofenringe	2	47	Nienburg	K. E.-D. Hannover	
48	—	—	2	Stück	Roheisen —	56	48	Esslingen	Württemb. Stsb.	
49	—	—	1	—	eis. Rost —	16	49	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
50	—	—	1	Pack	leere Säcke —	22	50	Aerschot	Grand Central Belge	
51	—	—	1	Bund	Schläger und Fechtmaske	3	51	Tübingen	Württemb. Stsb.	
52	—	—	1	Ballot	Sträucher —	51	52	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
53	—	—	1	Sack	Schmutzfäden —	17	53	Ludwigsburg	Württemb. Stsb.	
54	—	—	7	Kolli	Umzugsgut —	34	54	St. Wendel	Linksrh. Köln	

*) Sind im Wagen Bbg. 12279 am 13. IV. d. J. ohne Papiere eingegangen. Die Leinen sind 18, 21 und 31 m lang und sind an den Enden theils mit Lederösen, theils mit Kupferösen versehen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Am 1. Juni d. J. kommt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, der Lübeck-Büchener, der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd und der Prignitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseit ein neuer Tarif — Heft Nr. 2 des Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbandes — zur Einführung. Exemplare desselben können durch die Güterexpeditionen der Verbandsstationen käuflich zum Preise von 1,50 ℳ per Stück bezogen werden. Aufgehoben wird durch diesen Tarif der für das bezeichnete Verkehrsgebiet seither gültige Tarif (Heft Nr. 2) vom 1. November 1885, nebst Nachträgen I bis VI. Soweit durch diesen Tarif in wenigen Fällen Taxerhöhungen herbeigeführt werden, bleiben noch bis zum 15. Juli d. J. die seitherigen Frachtsätze in Kraft. (1281)

Hannover, den 17. Mai 1889.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Die durch die Theile I, II und III des Ausnahmetarifs 1 des Deutsch-Russischen Gütertarifs mit Gültigkeit bis zum 1./13. Mai alten/neuen Stils d. J. im Verkehr mit Rybinsk, Station der Rybinsk-Bologoje-Eisenbahn, eingeführten Frachtsätze für Getreide, Mühlenfabrikate, Oelsamen, Oelkuchen usw., bezw. für leere, gebrauchte Säcke bleiben auch über den 1./13. Mai hinaus bis zum 15./17. September alten/neuen Stils d. J. in Kraft.

Bromberg, den 16. Mai 1889. (1282)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Gütern des Spez.-Tarifs III bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief zwischen Leitmeritz und Sebnitz ein Frachtsatz von 0,42 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 21. Mai 1889. (1283)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Lokalverkehre sowie in direkten Verkehre mit Stationen sämmtlicher Preussischer Staatsbahnen sind bei der Beförderung langer Gegenstände von Eisen und Stahl als Frachtstückgut, wie solche unter B. I. 4b des Deutschen Eisenbahngütertarifes, Theil I aufgeführt, von jetzt ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für bestimmte Stückgüter in Anwendung zu bringen. (1284 B&W)

Oldenburg, den 20. Mai 1889.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Zum Niederländisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 ist mit Gültigkeit ab 1. Juni l. J. der Nachtrag VIII erschienen.

Derselbe enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife a f;
2. Ausnahmetarif für Torfstreu;
3. Aufnahme der Station Gotteszell;
4. Berichtigungen.

München, den 17. Mai 1889. (1285)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.). Vom 1. Juni d. J. ab kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Fulda-Tann des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Halte-

stelle Niederlinxweiler des Direktionsbezirks Köln (linksrh.); Ergänzung der Ausnahmetarife und Berichtigungen. Die Tarifentfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Fulda-Tann erhalten erst vom Tage der Betriebseröffnung der einzelnen Stationen Gültigkeit.

Der Nachtrag ist durch die Expeditionen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 19. Mai 1889. (1286)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der im IV. Nachtrage zum Gütertarif für den Verkehr Basel Badischer Bahnhof transit-Central- und Westschweiz enthaltene Frachtsatz für die Beförderung von gereinigtem Petroleum in Fässern ab Basel Badischer Bahnhof transit nach Genf (312 Centimen für 100 kg) findet mit Wirkung vom 15. Juni l. J. auch Anwendung auf Sendungen von Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Brake und Nordenham.

Karlsruhe, den 18. Mai 1889. (1287)
Generaldirektion.

Ruhrkohlenverkehr. Für die Zeit vom 22. Mai bis einschliesslich 19. Juni d. J. kommen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks (ausgenommen Gaskoks) in Ladungen von mindestens 10 000 kg von den Kohlenstationen des Ruhrgebiets (einschliesslich Homberg) nach allen denjenigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen zur Einführung, welche von der betreffenden Versandstation 330 oder mehr Kilometer entfernt liegen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen und in den Geschäftslokalen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Köln, den 21. Mai 1889. (1288)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Im Verkehre zwischen den Stationen der Lothringisch-Luxemburgischen Bahnen und Station Hanau-Nordbahnhof treten mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren sind.

Frankfurt a/M., den 20. Mai 1889. (1289)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Steinkohlen und Koks von den diesseitigen Stationen Bantorf, Barsinghausen, Coppenbrügge, Egestorf, Ibbenbüren, Kloster Wennigsen, Osterholz b/Stadthagen, Osterwald, Piesberg, Stadthagen und Weetzen nach denjenigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen, welche von der betreffenden Versandstation 350 km oder weiter entfernt sind, gelangen in der Zeit vom 23. Mai bis einschliesslich 19. Juni d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Hannover, den 21. Mai 1889. (1290)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Badische Station Petershausen wird vom 1. k. Mts. ab mit den für Konstanz bestehenden Sätzen für Petroleum und Naphtha in den Seehafen-Ausnahmetarif des Westdeutschen Verbandes aufgenommen.

Hannover, den 20. Mai 1889. (1291)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die diesseitige Station Homberg wird hiermit in den mit unserer Bekanntmachung vom 18. Mai d. J. veröffentlichten Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Koks von den Kohlenstationen des Wurm-, Jade- und Saarreviers der unterzeichneten Direktion nach Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, soweit dieselben 350 km und mehr entfernt sind, für den gleichen Zeitraum und in demselben Umfange aufgenommen.

Köln, den 21. Mai 1889. (1292)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich im Namen der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. In den Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu in Wagenladungen von Helenaveen, Station der Niederländischen Staatseisenbahn, nach Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1889 werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. die Stationen Dedemsvaart und Hoogeveen der Niederländischen Staatseisenbahn aufgenommen. Die Frachtsätze ergeben sich durch Zuschlag folgender Beträge zu den Sätzen von Helenaveen:

	a. 5 000 kg	b. 10 000 kg
bei Dedemsvaart .	0.52	0.33
„ Hoogeveen .	0.63	0.40
	für 100 kg.	

Köln, den 20. Mai 1889. (1293)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft wird am 1. Juni d. J. die Haltestelle und Ausweiche „Rum" bei W. H. Nr. 70 zwischen den Stationen Hall und Innsbruck auf der dortigen Tirolerlinie für den Personenverkehr und beschränkten Gepäckdienst eröffnet werden. Die Entfernung dieser Haltestelle von Hall beträgt 3,5 und von Innsbruck 5,1 km.

Berlin, den 22. Mai 1889. (1294)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Am 1. Juni d. J. wird die zwischen Rybnik und Hoymgrube und am Uebergangspunkte der Strecke Loslau-Annaberg belegene Haltestelle Niedobschütz für die Abfertigung von Personen- und Reisegepäck dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Es werden von da ab bis auf weiteres die nachgenannten Züge in Niedobschütz anhalten:

721	Abf.	8.56 Vm.,	723	Abf.	1.17 Nm.,	725	Abf.	7.13 Nm.,
722	„	7.28 „,	724	„	11.45 Vm.,	726	„	6.33 „,
653	„	5.29 „,	655	„	8.55 „,	657	„	1.03 „,
659	„	5.56 Nm.,	656	„	11.37 „,	658	„	5.38 „,
			662	„	8.39 Nm.			

Breslau, den 15. Mai 1889. Königliche Eisenbahndirektion. (1295)

7. Lieferfristverlängerung.

Vorbehaltlich der Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums werden die Lieferungszeiten für alle Güter, welche die — infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Ueberschwemmungen ausser Betrieb gesetzten — Strecken Gössnitz-Crimmitschau und Mosel-Zwickau zu berühren haben, bis auf weiteres um sechs Tage verlängert.

Dresden, am 21. Mai 1889. (1296)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

8. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Einladung zur 43. als ordentlichen 36. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 5. Juni 1889, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude der Gesellschaft, Prag, Bredauergasse Nr. 7 abgehalten werden wird.

Da die zu der Generalversammlung am 20 Mai 1889 erschienenen Aktionäre nur 572 Stück Aktien Litt. A und 1 912 Stück Aktien Litt. B vertraten, diese Generalversammlung somit nicht beschlussfähig war, so wird im Grunde des § 25 der Statuten die 43. als ordentliche 36. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für den 5. Juni 1889, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude der Gesellschaft zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu, unter den Bestimmungen und Folgen des § 26 der Statuten mit dem gleichen Programm, welches für die zum 20. Mai 1889 einberufen gewesene Generalversammlung bekannt gegeben wurde, als:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und Vorlage der Rechnungsabschlüsse pro 1888;
2. Bericht und Antrag des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1888;
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes;
4. Antrag auf Vermehrung des Gesellschaftskapitals und demgemässe Abänderung des § 7 der Statuten;
5. Antrag auf Abstossung der Schuld des Unternehmens Litt. B an das A-Unternehmen;
6. Wahl in den Verwaltungsrath;
7. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1889

neuerlich einberufen.

Der § 26 der Statuten lautet:

§ 26.

„Die Generalversammlung ist beschlussfähig, wenn 20 Aktionäre anwesend sind, welche mindestens den zehnten Theil der volleingezahlten Aktien Litt. A und, sobald die Aktien Litt. B ausgegeben sind, auch den zehnten Theil der volleingezahlten Aktien Litt. B vertreten.

Nur wenn es sich um Aenderung der Statuten oder Veräusserung der Bahn oder Gleichstellung der Aktien I. und II. Serie (Litt. A und B) oder Auflösung der Gesellschaft handelt (§ 31, k, h, i, l), ist im ersten Falle die Vertretung von einem Fünftheil, in den drei letzten Fällen von der Hälfte der im Umlaufe befindlichen Aktien jeder Serie erforderlich. Ist die Generalversammlung nicht beschlussfähig, so wird eine neuerliche Versammlung unter Angabe des Grundes und wörtlicher Anführung der Bestimmung dieses Paragraphes, jedoch unter Feststellung einer nur 14tägigen Frist,

einberufen, in welcher ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Aktionäre und der vertretenen Aktien, jedoch nur über solche Gegenstände Beschlüsse gefasst werden können, welche bereits zur Tagesordnung der vertagten Versammlung gehörten."

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien (mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B) oder die betreffenden Depositenscheine bei einer der folgenden Stellen und zwar:

- bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag
- bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Bodenkreditanstalt in Wien,
- bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
- bei der Diskontogesellschaft in Berlin,
- bei der Bayerischen Vereinsbank in München,
- bei Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.,
- bei Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 28. Mai 1889 zu hinterlegen.

Für diejenigen zur Generalversammlung vom 20 Mai 1889 bereits angemeldeten Aktionäre, welche ihre hinterlegten Aktien, Genussscheine oder Depositenscheine bis zu der hiermit vertagten Generalversammlung bei der Erlagstelle belassen, bleiben die für die Generalversammlung vom 20. Mai 1889 ausgestellt gewesenen Legitimationskarten für die Generalversammlung am 5. Juni 1889 in Gültigkeit. (1297)

Prag, am 20. Mai 1889.

Der Verwaltungsrath.

9. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Befestigung der Geländerschwellen und Bohlen für die eisernen Brückenüberbauten der Neubaulinie Wulften-Duderstadt.

Termin:

Freitag, den 7. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

im Geschäftszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Behnes zu Duderstadt.

Die Zeichnungen und Bedingungen nebst Verdingungsanschlag liegen bei demselben zur Einsicht offen, letztere werden auch gegen Einsendung von 1 *M.* in Briefmarken abgegeben.

Hannover, den 18. Mai 1889. (1298)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von fahrbaren Kopframpen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen für Stationen der Nebenbahn Strehlen-Nimptsch 4 Stück fahrbare Kopframpen mit 5 000 kg Tragfähigkeit zum Verladen von Fahrzeugen beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 *M.* in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Kopframpen" zu dem auf Montag, den 3. Juni 1889, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 20. Mai 1889. (1299)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung eines Mastenkrahnes. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung soll ein vollständiger Mastenkrahn für 3 000 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Wronke beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnung liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 0,75 *M.* in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung eines Mastenkrahnes" zu dem auf Dienstag, den 11. Juni 1889, Vormittags 11 Uhr, an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 21. Mai 1889. (1300)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beilage 1.

Beilage 2 zu A 1 u. 2.

Ganzer Bestand.	Datum	Zug No

Abschnitt 2 (Packmeister-talon)

Stück Gepäck

Kg.

No 237

von

nach

via

237 23

Beilage 1.

Eisenbahn-Direct.-Bezirk linksrh. Köln

Gepäckschein No 1

Zuschlag ..... am ..... / ..... 188 .....

von Trier r. M.	Stückzahl	
nach	Billet	
	Gesammtgewicht	Kg
über	Uebergewicht	Kg
	Fracht	M
Höherer Werth declarirt mit:	Zuschlag dafür	M
Rechtzeitige Lieferung declarirt mit:	Zuschlag dafür	M

Verpackungs- oder Verschlussmängel }

von Trier r. M. **1** nach ..... über }

von Trier r. M. **1** nach ..... über }

Eisenbahn-Direct.-Bezirk linksrh. Köln

Gepäckschein No 2

Zuschlag ..... am ..... / ..... 188 .....

von Trier r. M.	Stückzahl	
nach	Billet	
	Gesammtgewicht	Kg
über	Uebergewicht	Kg
	Fracht	M ... &
Höherer Werth declarirt mit:	Zuschlag dafür	M ... &
Rechtzeitige Lieferung declarirt mit:	Zuschlag dafür	M ... &

Verpackungs- oder Verschlussmängel }

von Trier r. M. **2** nach ..... über }

von Trier r. M. **2** nach ..... über }

Eisenbahn-Direct.-Bezirk linksrh. Köln

Gepäckschein No 3.

Zuschlag ..... am ..... / ..... 188 .....

von Trier r. M.	Stückzahl	
nach	Billet	
	Gesammtgewicht	Kg
über	Uebergewicht	Kg
	Fracht	M ... &
Höherer Werth declarirt mit:	Zuschlag dafür	M ... &
Rechtzeitige Lieferung declarirt mit:	Zuschlag dafür	M ... &

Verpackungs- oder Verschlussmängel }

von Trier r. M. **3** nach ..... über }

von Trier r. M. **3** nach ..... über }

Eisenbahn-Dir.-Bezirk linksrh. Köln

Gepäckschein No 4.

Zuschlag ..... am ..... / ..... 188 .....

von Trier r. M.	Stückzahl	
nach	Billet	
	Gesammtgewicht	Kg
über	Uebergewicht	Kg
	Fracht	M ... &
Höherer Werth declarirt mit:	Zuschlag dafür	M ... &
Rechtzeitige Lieferung declarirt mit:	Zuschlag dafür	M ... &

Verpackungs- oder Verschlussmängel }

von Trier r. M. **4** nach ..... über }

von Trier r. M. **4** nach ..... über }

Eisenbahn-Dir.-Bezirk linksrh. Köln

Gepäckschein No 5.

Zuschlag ..... am ..... / ..... 188 .....

von Trier r. M.	Stückzahl	
nach	Billet	
	Gesammtgewicht	Kg
über	Uebergewicht	Kg
	Fracht	M ... &
Höherer Werth declarirt mit	Zuschlag dafür	M ... &
Rechtzeitige Lieferung declarirt mit	Zuschlag dafür	M ... &

Verpackungs- oder Verschlussmängel }

von Trier r. M. **5** nach ..... über }

von Trier r. M. **5** nach ..... über }

Beilage 2 zu A 1 u. 2.

Abschnitt 1 (Stamm.)

Reines Gewicht	Datum	Zug No.	... Stück Gepäck an ... Billets. No 237 von ... nach ... via ... Werth-Declaration M. Pf. Interesse-Declaration M. Pf.	Gesammt-Gewicht	Ueber-[gewicht]	Ueberfracht und Frachtzuschlag

Abschnitt 2 (Packmeister-Talon)

... Stück Gepäck Kg.

No 237

von ...

nach ...

via ...

Abschnitt 3 (Gepäck- oder Garantieschein)

Eisenbahn-Verwaltungsbezirk ... Zug No. ... am ... 188..

Gepäckschein No 237 von ...

über ... Stück Gepäck ... Kg. ... Billets. nach ...

via ...

Fracht für ... Kg Uebergewicht bezahlt mit ... M ... Pf.

Gepäck-Werth declarirt mit

für ... hierfür

Rechtzeitige Lieferung declarirt mit

Zuschlag hierfür

Abschnitt 4. (Kollobezettel)

237	237	237	237	237
von ...	von ...	von ...	von ...	von ...
nach ...	nach ...	nach ...	nach ...	nach ...
via ...	via ...	via ...	via ...	via ...

Anmerkungen:

Der vorstehenden Abbildung eines Gepäckblanquetscheines in natürlicher Größe hat das bei den deutschen Eisenbahnen am häufigsten vorkommende Gepäck-Blanquetscheinformular als Muster gedient.

Die sonst vorkommenden geringen Abweichungen sind so unwesentlicher Art, daß sie hier nicht ins Gewicht fallen.

Den Gepäckschein hier der Wirklichkeit entsprechend in einem ganzen Streifen vollständig darzustellen, ging wegen der schwierigen Herstellung durch den Druck nicht wohl an. In der obigen Darstellung hat daher eine unnatürliche Trennung in der Weise stattfinden müssen, daß zunächst Abschnitt 1, dann Abschnitt 2 und 3 zusammen und zuletzt Abschnitt 4 untereinander zur Veranschaulichung kommen.

...schnitt 1 (Stamm.)

Stück Gepäck auf ... Billet. № 237 von ... nach ... via ... Werth-Declaration ... M. ... ₰ Interesse-Declaration ... M. ... ₰	Gesammt-Gewicht	Ueber-gewicht	Ueberfracht und Frachtzuschlag	

...schnitt 3 (Gepäck oder Garantieschein)

...der Verwaltungsbezirk ... Zug N° ... den ... 188 ..

...päckschein № 237 von ...

... Stück Gepäck ... Kg. ... Billets. nach ...

via ...

...fracht für ... Kg. Uebergewicht bezahlt mit ... M. ... ₰.

...Werth declarirt mit

...g hierfür

...e Lieferzeit declarirt mit:

Zuschlag hierfür

...schnitt 4. (Kollobezettel)

7	237	237	237

Nr. 41. Zeitung des Vereins 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. Mai 1889.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von 1822—1867.

(Fortsetzung aus Nr. 37.)

Das Privatbahnwesen begann nunmehr, unterstützt durch eine rege Betheiligung der Finanzkräfte — namentlich des Auslandes — seinen weitgehenden, zahlreiche Kreise in Anspruch nehmenden Einfluss geltend zu machen und fortgesetzt zu erweitern. Während der Zeit der Staatsbahnthätigkeit hatte dasselbe nur sehr geringe Erfolge zu verzeichnen, welche sich im wesentlichen auf den verhältnissmässig langsamen Ausbau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Wien-Raaber Eisenbahn, sowie, mit Rücksicht auf die in Böhmen zur weiteren Entwickelung hindrängende Industrie, auf die Anlage einiger Kohlenbahnen beschränkten. Unter den letzteren seien die Mohacs-Fünfkirchner, die Brünn-Rossitzer, die Graz-Köflacher, die Buschtêhrader und die Aussig-Teplitzer Eisenbahn erwähnt, welche im übrigen zum Theil auch dem Personenverkehr dienten.

Die erste Konzession, welche auf Grund des neuen Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ertheilt wurde, ist der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft verliehen. Die vom 1. Januar 1855 datirte Urkunde betraf folgende Bahnen:

1. die im Betriebe befindliche nördliche Staatsbahn zwischen Bodenbach und Brünn bezw. Olmütz;
2. die im Betriebe befindliche südöstliche Staatsbahn zwischen Marchegg und Szolnok bezw. Szegedin;
3. die im Bau begriffene Staatsbahn Szegedin-Temesvar;
4. die über Orawitza führende Eisenbahn Lissawa-Basiasch;
5. eine zwischen Temesvar und der Donau zu erbauende Eisenbahn, welche an einem mit Genehmigung der Staatsverwaltung erst festzustellenden Punkte in die unter 4 genannte Eisenbahn einmünden sollte.

Seitens der Eigenthümer dieser Konzessionsurkunde, für welche der Staatsverwaltung 200 Millionen Francs in Gold oder Silber zu bezahlen waren, wurden die erlangten Rechte indessen alsbald an eine Französische Gesellschaft abgetreten, welche nunmehr eine bemerkenswerthe Rolle in der Entwickelung des Oesterreichischen Eisenbahnwesens zu spielen begann.

Mit Rücksicht auf die sehr unliebsame Lage, in welcher die Gesellschaft sich als Besitzerin zweier grosser Strecken, welche weder untereinander, noch mit Wien in Verbindung waren, befinden musste, hatte dieselbe schon vor der Uebernahme der Konzession Verhandlungen wegen der Erwerbung der Wien-Raaber Eisenbahn angeknüpft, welche auch zum erwünschten Abschlusse gelangt waren. Nachdem die Staatsregierung sich mit dem betreffenden Uebereinkommen einverstanden erklärt und ferner zugesagt hatte, die Konzessionsdauer der genannten Bahn im Falle ihrer Erwerbung bis zum 31. Dezember 1947 zu verlängern, sowie jederzeit eine etwa beantragte Verlängerung der Wien-Raaber Bahn und eine Verbindung derselben mit der Marchegg-Pester Bahn genehmigen zu wollen, ging das Privilegium der Wien-Raaber Bahn im Februar 1855 an die Staatseisenbahn-Gesellschaft über. Ein weiteres Privilegium wurde der letzteren übrigens im April 1856 für die Lokomotiv-Eisenbahn Wien-Bruck a. L.-Neu-Szöny auf die Dauer von 90 Jahren, vom 1. Januar 1858 an gerechnet, ertheilt, während zur Beseitigung des Wettbewerbes, welcher durch die Herstellung einer Parallelstrecke Szegled-Szolnok seitens der neu gegründeten Theissbahn-Gesellschaft zu befürchten war, mit der letzteren ein Uebereinkommen geschlossen wurde, nach welchem derselben die betreffende Strecke der Staatseisenbahn-Gesellschaft überlassen wurde.

Die energischen, mit grosser Planmässigkeit auf die Erweiterung und Befestigung ihres Unternehmens gerichteten Bestrebungen der Staatseisenbahn-Gesellschaft verursachten bald recht unerquickliche und weitläufige Auseinandersetzungen mit der Nordbahn, deren Interessensphäre von jener natur-

gemäss häufig berührt werden musste. Ein besonderer Streitpunkt wurde die bereits erwähnte Frage der Verbindung der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn mit Umgehung der Nordbahn und der unmittelbaren Einführung der südöstlichen Staatsbahn in einen eigenen Bahnhof in Wien, wogegen die Nordbahn sich auf Grund ihres Privilegiums in nachdrücklichster Weise verwahrte.

Nach dem hierüber vorliegenden Materiale und nach den sich scharf gegenüberstehenden Auffassungen erscheint die in zahlreichen Gutachten von beiden betheiligten Seiten eingehend erörterte Rechtsfrage überaus unklar, was zu einem wesentlichen Theile dem Wortlaute der Regierungserlasse, auf welche die streitenden Parteien sich stützten, zuzuschreiben sein dürfte. Die Bemühungen der Regierung, auf einen Ausgleich hinzuwirken, ergaben sich um so mehr als erfolglos, als dieselbe sich augenscheinlich von vornherein den Ansprüchen der Staatseisenbahn-Gesellschaft geneigt zeigte, welchen demnächst überdies durch die Kriegsereignisse des Jahres 1866 Vorschub geleistet wurde. Bei dem Aufmarsche der Truppen hatte sich nämlich die Unzulänglichkeit des östlichen Eisenbahnnetzes, sowie der Mangel einer zweiten Verbindung Wiens mit den nördlichen Provinzen derartig fühlbar gemacht, dass der Staatseisenbahn-Gesellschaft bald nach dem Kriege die Konzession für den Bau und Betrieb der folgenden Bahnen ertheilt wurde:

1. einer Verlängerung der südöstlichen Staatsbahn von Marchegg über Stadlau nach Wien zur Einmündung in den Wien-Raaber Bahnhof;
2. einer Eisenbahn von Stadlau über Süssenbrunn, Wolkersdorf, Mistelbach, Laa, Frischau bis zur Einmündung in die Brünn-Rossitzer Bahn;
3. einer Zweigbahn der unter 2 bezeichneten Linie nach Znaim;
4. einer Verbindung der Rossitzer Bahn in Brünn mit der nördlichen Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Dauer der Konzession wurde auf 99 Jahre, vom 1. Januar 1867 an gerechnet, festgesetzt, und gleichzeitig wurden bis zum Ende der letzteren die früher ertheilten Konzessionen verlängert.

Auf Grund eines Uebereinkommens vom 14. März 1856 wurden die Lombardisch-Venetianischen Staatseisenbahnen — mit Ausnahme der Strecke zwischen Verona und der Grenze von Südtirol — sammt allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör einer Gesellschaft in- und ausländischer Kapitalisten für die Dauer von 90 Jahren und gegen Entrichtung eines in Silber oder Gold zu zahlenden Betrages von 100 Millionen Lire seitens der Staatsverwaltung überlassen. Die Gesellschaft übernahm hiermit zugleich die Verpflichtung, die schon im Betriebe befindlichen Bahnen zu vervollständigen und die noch nicht ausgebauten Strecken innerhalb bestimmter Fristen dem Verkehr zu übergeben. Derselben Gesellschaft wurde ferner nach Maassgabe des Staatsvertrages vom 8. Mai 1856 die Konzession für den Bau und Betrieb der sogenannten Italienischen Centralbahn übertragen, nachdem einer anderen Gesellschaft, welche die Konzession für dieses Unternehmen bereits im Jahre 1852 erhalten hatte, die Durchführung desselben missglückt war. Es handelte sich hierbei um eine Verbindung des Lombardischen Eisenbahnnetzes mit den bestehenden Bahnen von Toskana unter Betheiligung Oesterreichs, des Kirchenstaates und der Staaten Modena, Parma und Toskana, zu welchem Behufe zunächst die drei Strecken Piacenza-Bologna, Bologna-Pistoja und Reggio-Mantua hergestellt werden sollten. Die Dauer dieser Konzession wurde bis zum Jahre 1948 festgesetzt.

Bald nach der Erwerbung der beiden vorgenannten Konzessionen überliessen die Inhaber dieselben einer unter dem Namen „K. K. privilegirte Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft“ gebildeten Aktiengesellschaft, welche alsbald darauf Bedacht nahm, die, diese beiden Bahngruppen trennende Lücke auszufüllen und das ganze Netz mit dem Oesterreichischen und Mittelitalienischen zu verbinden. Aus den infolge dessen geführten Verhandlungen entwickelte sich allmählich ein grossartiger Plan, dessen Durchführung seitens der Staatsregierung nachdrücklich unterstützt wurde, nämlich die Vereinigung des letztbezeichneten Unternehmens mit der Staatsbahn Wien-Triest und mit zwei anderen bereits konzessionirten Unternehmungen, der Kaiser Franz Joseph-Orientbahn, durch welche eine Zusammenfassung der Linien am rechten Donauufer in ein grosses Netz bezweckt wurde, und der Kärntner Bahn, welche die südliche Staatsbahn mit der Tiroler Bahn verbinden sollte. Beiläufig sei hierbei erwähnt, dass durch die Kaiser Franz Joseph-Orientbahn bereits der Plan einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Konstantinopel verfolgt wurde, für welche eine in Aussicht genommene Linie Wien-Essegg-Semlin-Belgrad den Anfang bilden sollte.

Die Vereinigung der in Rede stehenden Unternehmungen erfolgte auf Grund der Konzessionsurkunde vom 23. September 1858, deren Gültigkeit für die Dauer von 90 Jahren, vom 1. Januar 1865 ab gerechnet, festgesetzt wurde. Für die noch abgetretenen Strecken erhielt der Staat eine weitere Ablösungssumme von 100 Millionen Gulden Oe. W. Silber. Die Gesellschaft nahm nunmehr den Namen „K. K. privilegirte südliche Staats-, Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft“ an, deren Organisation jedoch infolge der kriegerischen Ereignisse des Jahres 1859 wiederum gewichtigen Aenderungen unterzogen werden musste, nachdem die Oesterreichische Regierung nach Maassgabe des Züricher Friedensvertrages vom 10. November 1859 ihre Verpflichtungen und Rechte bezüglich der in der Lombardei gelegenen Eisenbahnen an Sardinien abgetreten hatte. Eine, von den beiderseitigen Regierungen gewünschte völlige Zweitheilung der Gesellschaft wusste der Verwaltungsrath zunächst noch dadurch zu verhindern, dass zwei besondere Verwaltungen der räumlich getrennten Bahnnetze mit den Sitzen in Wien und in Mailand gebildet wurden, welche je aus 13 im Lande selbst wohnenden Mitgliedern und den 8 Französischen und Englischen Mitgliedern des Pariser Komitees zusammengesetzt waren, während Fragen von allgemeinem Interesse, über welche eine Einigung dieser Verwaltungen nicht zu erzielen sein würde, durch eine allgemeine, in Paris zusammentretende Versammlung entschieden werden sollten. Die beiden Verwaltungen führten fortan die Namen „K. K. privilegirte Südbahngesellschaft“ und „Lombardisch- und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft“; alle gemeinschaftlichen Akte derselben erfolgten unter der Firma „Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft“. Publikum und Tagespresse wetteiferten jedoch fortdauernd mit mehr oder minder begründeten Beschwerden über die unzureichende Erfüllung der von der Gesellschaft übernommenen Verpflichtungen und über die Bevorzugung des Auslandes seitens derselben, und da diese Anklagen trotz mannigfacher, auf die amtlichen Unterlagen gestützter Erklärungen und Beschwichtigungsversuche der Regierung nicht verstummen wollten, so wurde mit thunlichster Beschleunigung auf den Abschluss derjenigen Fragen, von welchen die Trennung der Gesellschaft abhängig war, hingearbeitet. Im Februar 1866 war die Angelegenheit soweit geklärt, dass dieselbe durch ein vorläufiges Uebereinkommen geregelt werden konnte. Bevor jedoch ein endgültiger Abschluss möglich war, wurde die Sachlage durch den in demselben Jahre eingetretenen Krieg abermals geändert, indem mit der Abtretung Venetiens auch die zugehörigen Eisenbahnlinien in einer Gesammtlänge von 413 km an Italien übergingen. Nunmehr wurde mit der Gesellschaft unter dem 13. April 1867 ein selbstverständlich nur das Oesterreichische Gebiet betreffender Vertrag geschlossen, durch welchen die Südbahngesellschaft sich verpflichtete, den Hafenbau in Triest für Rechnung des Staates gegen eine Pauschalsumme von 13 500 000 fl. Oe. W., sowie eine Eisenbahn von einem Punkte zwischen Kottori und Kanizsa nach Barcs und eine Zweigbahn von Bruck nach Leoben bis zu bestimmten Terminen auszuführen. Gleichzeitig wurde von dem Bau der konzessionirten Strecke Marburg-Pettau Abstand genommen. Die Dauer der Konzession für sämmtliche Linien der Südbahngesellschaft wurde auf 99 Jahre, vom 1. Januar 1870 an gerechnet, festgesetzt.

Bereits früher (S. 386) haben wir der Bestrebungen, die Entwickelung der Oesterreichischen Eisenbahnen in westlicher Richtung behufs Anschlusses an das Bayerische Eisenbahnnetz zu fördern, des zu diesem Zwecke zwischen den beiderseitigen Regierungen vereinbarten Staatsvertrages vom 21. Juni 1851, sowie der Schwierigkeiten, welche sich der Durchführung desselben entgegengestellt hatten, gedacht. Durch den infolge dessen abgeschlossenen Staatsvertrag vom 21. April 1856 hatte die Oesterreichische Regierung sich u. a. auch verpflichtet, eine direkte Eisenbahn von der Landesgrenze bei Salzburg nach Linz und weiterhin nach Wien herstellen zu lassen, während sie auf Grund des erstgenannten Staatsvertrages ausserdem die Ausführung einer Eisenbahn von Linz an die Bayerische Grenze bei Passau übernommen hatte, welche von Bayern über Regensburg nach Nürnberg fortgesetzt werden sollte. Die Herstellung jener Strecken, welchen der Name „Kaiserin Elisabethbahn“ verliehen wurde, überliess die Regierung vermittelst eines auf die Dauer von 90 Jahren bemessenen Privilegiums einer Gesellschaft, welche dasselbe ihrerseits an eine am 22. Juni 1856 gegründete Aktiengesellschaft übertrug. Letztere hatte hierbei die Verpflichtung, sich mit der sogenannten „Ersten Oesterreichischen Eisenbahngesellschaft“ abzufinden, welcher die Genehmigung zu dem Betriebe einer Bahn zwischen Budweis und Gmunden mit leichten Lokomotiven und zur Ausführung von Vorarbeiten für eine Eisenbahn Linz-Lambach-Salzburg ertheilt war. Die diesbezüglichen Verhandlungen gelangten indessen erst durch das Eingreifen der Staatsregierung zu dem Abschlusse,

dass die der Ersten Oesterreichischen Eisenbahngesellschaft gewährten Privilegien nebst allen hieraus entstammenden Rechten, sowie die derselben gehörigen Strecken und Zubehör in das Eigenthum der Kaiserin Elisabethbahn übergingen. Inzwischen waren für die neuen Linien die Bauarbeiten begonnen, welche unter mannigfachen finanziellen Schwierigkeiten zu leiden hatten. Die nachtheiligen Einwirkungen derselben wurden jedoch durch die seitens der Regierung gewährten Erleichterungen in dankenswerther Weise abgeschwächt, so dass im Dezember 1858 die Strecke Wien-Linz, im August 1860 die Strecke Linz-Salzburg-Landesgrenze und im September 1861 die Strecke Wels (anstatt Linz)-Passau eröffnet werden konnte. Die der Kaiserin Elisabethbahn konzessionirten Linien waren hiermit und nachdem inzwischen auch die behufs Verbindung mit der Südbahn nachträglich konzessionirte Strecke Penzing-Hetzendorf ausgeführt war, vollendet.

Unter der Firma „K. K. privilegirte Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn“ wurde im Juni 1856 einer Gesellschaft die Konzession zum Bau einer Eisenbahn zwischen Reichenberg und Pardubitz nebst einer Flügelbahn Jaromer-Schwadowitz auf die Dauer von 90 Jahren ertheilt. Die Betriebseröffnung der ganzen Strecke fand am 1. Mai 1859 statt, die finanziellen Ergebnisse derselben gestalteten sich aber von vornherein recht ungünstig. Für die Rentabilität der Bahn erschien der Anschluss nach Preussen als eine unerlässliche Bedingung, um welchen, sowie um die Verlängerung der Hauptbahn nach Iglau und Znaim zum Anschluss an eine von Wien ausgehende, entweder bereits bestehende oder erst zu bauende Bahn die Gesellschaft sich demnächst bewarb. Der letztere Antrag wurde sofort, der erstere erst später bewilligt.

Im Jahre 1856 erhielt eine Gesellschaft die Konzession auf 90 Jahre (vom 1. Januar 1858 ab beginnend) für folgende Linien: 1. Szolnok-Debreczin; 2. Püspök-Ladany-Grosswardein; 3. Pest-Miskolcz; 4. Miskolcz-Kaschau; 5. Miskolcz-Tokay-Debreczin und 6. von Arad zum Anschluss an einen Punkt der Linie Szolnok-Debreczin zwischen Püspök-Ladany und dem linken Theissufer. Diese Konzession wurde an eine unter dem Namen „K. K. privilegirte Theiss-Eisenbahngesellschaft“ gebildete Aktiengesellschaft übertragen. Die bei dieser Gelegenheit bezüglich der Strecke Szegled-Szolnok entstandenen Auseinandersetzungen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche mit der Abtretung der betreffenden Strecke der letzteren an die Theissbahn endeten, hatten wir bereits erwähnt. Dagegen verzichtete die letztere für die Dauer ihrer Konzession auf die Ausführung einer Verbindung ihrer am linken Theissufer liegenden Bahnlinien mit jenen am rechten Theissufer in einer anderen Richtung als über Szolnok nach Szegled und über Debreczin nach Miskolcz. Während der Bauausführung gerieth die Gesellschaft wiederholt in ernstliche Verlegenheiten, welchen sie durch die Unterstützung der Regierung entzogen wurde.

Auf Grund des Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854 ist weiterhin noch eine ganze Reihe von Eisenbahnunternehmungen entstanden, von welchen insbesondere die Galizische Carl Ludwigbahn, die Reichenberg-Zittauer Eisenbahn, die Böhmische Westbahn, die Pest-Losoncz-Neusohler Eisenbahn, die Alföld- und Donau-Adriabahn, die Eger-Asch und Eger-Waldsassenbahn, die Eger-Voitersreuther Bahn, die Turnau-Kraluper Eisenbahn und die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn erwähnt seien. Wir müssen es uns jedoch versagen, auf die zum Theil verworrenen und mannigfachen Wandlungen unterzogenen Verhältnisse dieser Unternehmungen näher einzugehen und verweisen bezüglich derselben auf unsere Quelle.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1977 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und Centralbahn, sowie die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Hat die durch steigenden Verkehr verursachte Vermehrung des Fuhrparks der Staatseisenbahnen aus den Betriebseinnahmen oder aus extraordinären Fonds zu erfolgen?

In der vor kurzem geschlossenen Session des Landtags hat die Frage, ob die durch steigenden Verkehr verursachte Vermehrung des Fuhrparks der Staatseisenbahnen aus den Betriebseinnahmen oder aus extraordinären Fonds zu erfolgen hat, mehrfach Erörterungen veranlasst. Der von der Regierung dabei vertretene Standpunkt, dass die Kosten durch Anleihen zu decken seien, wird jetzt in einem längeren Aufsatze in dem soeben erschienenen 3. Heft des im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archivs für Eisenbahnwesen“ von 1889, unterzeichnet D—s*), behandelt. In umfassender und lichtvoller Darstellung wird aus der geschichtlichen Entwickelung unseres Eisenbahnwesens, aus der bezüglichen Gesetzgebung und aus den Schriften volkswirthschaftlicher Theoretiker die Ansicht des Verfassers begründet, dass die Deckung der in Rede stehenden Ausgaben aus extraordinären Fonds geboten sei.

Der Artikel knüpft dabei an die durch das Preussische Gesetz vom 8. April 1889 erfolgte Bewilligung von 50 Millionen Mark zur Vermehrung der Betriebsmittel der Eisenbahnen die grundsätzliche Untersuchung über die Natur der ordentlichen und ausserordentlichen Ausgaben für staatliche Zwecke. „Zu ersteren (führt der Verfasser aus) sind alle Ausgaben zu rechnen, welche zur Befriedigung der laufenden Bedürfnisse des Staates gehören und innerhalb der einzelnen Finanzperioden mit ihrem vollen Werthe zur Erzeugung der Staatsleistungen verbraucht werden, während diejenigen Anforderungen, welche in ungleichmässigen Zeiträumen wiederkehren und in ihren Wirkungen über die einzelne Finanzperiode hinausragen und zugleich der Zukunft zu gute kommen, als ausserordentliche zu gelten haben. Zu diesen ausserordentlichen Ausgaben sind vorzugsweise auch diejenigen zu rechnen, welche zur Vervollständigung und Vermehrung des in den Staatsbetrieben zu produktiven Zwecken angelegten Vermögens bestimmt sind und daher in gewissem Sinne den Charakter einer privatwirthschaftlichen Kapitalsanlage haben.“

Für die ordentlichen Ausgaben können die Deckungsmittel allein und ausschliesslich in den ordentlichen Staatseinnahmen gefunden werden, sonst würde der Staatshaushalt einer steten und sich steigernden Gefahr des mangelnden Gleichgewichts ausgesetzt werden. Die ausserordentlichen Ausgaben dagegen sind aus extraordinären Fonds, und zwar der Regel nach unter Zuhilfenahme des Staatskredits zu decken, weil die mittelst derselben hervorgebrachten Leistungen der Zukunft in Gestalt erhöhter Staatseinnahmen, gesteigerter Leistungsfähigkeit der staatlichen Induktion oder verminderter Ausgaben zu gute kommen. Diesen Vortheilen steht die Belastung der Zukunft mit den Zinsen und der Tilgung der Anleihen ausgleichend gegenüber. Man wird eine ausschliessliche Belastung der Gegenwart mit Ausgaben, die in ihr nur zum kleinsten Theile, der Hauptsache nach dagegen in der Zukunft wirksame Früchte tragen, vom Standpunkte der Staats- sowohl, als der Volkswirthschaft nicht für gerechtfertigt erachten können.

Die Anwendung dieser Grundsätze auf die Eisenbahnverwaltung des Staates ergibt, dass alle diejenigen Ausgaben, welche bestimmt sind, mit dem vorhandenen Betriebskörper die Betriebsleistungen zu erzeugen, nicht zum Kapitalbesitz, sondern zu dem laufenden Betriebsaufwand eines Rechnungsjahres zu rechnen und demgemäss auch aus den Betriebseinnahmen zu decken sind. Hierzu rechnet der Verfasser auch alle Ausgaben zur Erhaltung des Betriebskörpers in seiner bisherigen Leistungsfähigkeit, also auch die Instandhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie die Erneuerung im Falle theilweisen oder gänzlichen Abgangs, einschliesslich der durch aussergewöhnliche Naturereignisse oder Unglücksfälle erwachsenden Kosten.

Dagegen gehört bei der Staatseisenbahn-Verwaltung die Gesammtheit der Ausgaben, durch welche der Betriebskörper oder die Substanz des Unternehmens selbst ursprünglich hervorgebracht oder im Laufe der Jahre ausgedehnt oder vergrössert wird, zum Anlagekapital, ohne Rücksicht darauf, ob diese Ausgaben bei der Gründung oder im Laufe der weiteren Entwickelung gemacht werden, denn in beiden Fällen werden sie nicht im Laufe einer Rechnungsperiode aufgebraucht, sondern erstrecken sich ihrer Wirkung nach auf die Zukunft. Alle Ausgaben für die Ausdehnung oder Erweiterung baulicher Anlagen der Gleise sind demnach auf extraordinäre Fonds, und zwar in der Regel auf Anleihen zu verrechnen, ebenso muss die Vermehrung des Fuhrparks, aus welchen Ursachen sie sich auch nothwendig macht, bestritten werden.

Gegen die Bestreitung der Vermehrung der Betriebsmittel aus Anlass einer Verkehrssteigerung aus extraordinären Fonds kann nicht geltend gemacht werden, dass die Ausgaben

*) Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Dückers, Etatsreferent in der Eisenbahnabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

auf den Betriebsfonds zu schreiben seien, weil auch die Einnahmen aus dem vermehrten Verkehre demselben zuflössen, denn den Jahres-Betriebseinnahmen dürfe nur die jährliche Verzinsung und Amortisation des Kapitals gegenübergestellt werden. Anderenfalls würden mit demselben Maasse alle Erweiterungen des Unternehmens, die Anlage zweiter Gleise, der Bau neuer Bahnhöfe usw., welche ebenso zur Bewältigung eines steigenden Verkehrs zu dienen bestimmt sind, zu Lasten der Betriebsüberschüsse zu buchen seien.

Im weiteren weist der Verfasser nach, dass dieser vorgetragenen Theorie die langjährige Praxis sowohl der Staatsals der Privateisenbahnen entspricht.

Preussische Staatsbahnen: Bahneröffnungen.

Am 1. Juni d. J. wird die Reststrecke Wongrowitz-Inowrazlaw (Direktionsbezirk Bromberg), die Reststrecke Ribnitz-Rostock der Bahnlinie Stralsund-Rostock (Direktionsbezirk Berlin) und die Theilstrecke Fulda-Bieberstein der Linie Fulda-Tann (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) dem Betrieb übergeben. Siehe die betreffenden Bekanntmachungen S. 430.

Preussische Staatsbahnen: Stationen und Haltestellen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 15. Mai d. J. ist die Haltestelle Saaten-Neuendorf, auf welcher bis dahin ausser Wagenladungsgütern nur Milchsendungen, leere Milchgefässe und leere Spiritusfässer als Stückgut abgefertigt wurden, für den allgemeinen Stückgutverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Hannover. Die Station Friedrichshütte an der Eisenbahn von Laasphe nach Feudingen führt fortan die Bezeichnung Friedrichshütte-Laasphe.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. Juni d. J. wird der zwischen Büchen und Schwarzenbek gelegene Haltepunkt Müssen für den Personenverkehr eröffnet, und werden an demselben bestimmte Personenzüge nach Bedarf anhalten, um Reisende aufzunehmen und abzusetzen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Dem Geschäftsberichte für das Jahr 1888 sind folgende Angaben entnommen: Es wurden 282 599 (im Vorjahre 281 352) Personen und 56 154 (56 387) t Güter befördert. Die Gesammteinnahmen betrugen 390 235 (383 442) *M.*: die Betriebskosten 261 810 (255 894) *M.* = 67.09 (66,74) pCt. Der verfügbare Ueberschuss beläuft sich mit Ausschluss von 53 396 *M.* Staatsüberschüssen von Oldenburg und Lübeck auf 120 330 (119 478) *M.* Davon sind zur Verzinsung und Tilgung der Prioritäten 87 467 Mark zu zahlen. Die Aktien Litt. A. erhalten, wie im vorigen Jahre, eine Dividende von 1 pCt.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die in Nr. 37 S. 388 d. Ztg. mitgetheilten Einzelheiten über den finanziellen Abschluss des Unternehmens für das Jahr 1888 ergänzen wir noch durch die folgenden Angaben über das Anlagekapital:

	1888	1887	
Anlagekapital Ende Dezember	26 904 374	26 904 374	*M.*
Zuschuss der Preussischen Regierung zum Bau des zweiten Gleises	5 958 000	—	„
Von dieser Summe blieben verfügbar	1 598 261	—	„
Anlagekapital	31 264 113	26 904 374	„
Verwendet	31 188 132	26 790 066	„
Verfügbar	75 981	114 308	„

In den beiden letzten Jahren ist die Ausgabe für Oberbau von 6 515 723 *M.* auf 9 149 359 *M.* und die Ausgabe für Betriebsmittel von 2 701 251 *M.* auf 3 112 865 *M.* gestiegen.

Ostpreussische Südbahn.

Nach einer Mittheilung des „B. B.-C." hat die Ostpreussische Südbahn ihren Kouponszahlstellen die Weisung ertheilt, die Aktien-Dividendenkoupons für 1888 vom 29. d. Mts. anfangend einzulösen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte sind die Betriebsergebnisse des Jahres 1888 sowohl im Personen- wie im Güterverkehr sehr günstige und übersteigen die Ergebnisse des Jahres 1887, welches seinerseits einen stärkeren Personen- und Güterverkehr hatte, als jedes der früheren Jahre. An Personen sind 36 387 mehr als im Vorjahre befördert worden. Die Zunahme des Güterverkehrs gegenüber dem Vorjahre beträgt insgesammt 86 161 t. Dieselbe entfällt grösstentheils auf den Verkehr der Station Lübeck, von welcher namentlich der Holzversand bedeutend gestiegen ist. Die Steigerung im direkten Verkehr nach den Stationen der Lübeck-Büchener Bahn entfällt mit mehr als der Hälfte auf Kohlen und Koks. Bemerkenswerth ist hierbei, dass im Jahre 1888 zum ersten Mal in grösserem Umfange eine überseeische Ausfuhr von Westfälischem Koks über Lübeck stattgefunden hat (4 720 t). Der in den letzten Jahren zurückgegangene Getreideverkehr hat sich wieder etwas gehoben, ebenso die Beförderung von Eisen- und Stahlartikeln des Sondertarifs 2. Dagegen sind die Zuckertransporte beträchtlich hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben.

Die durch den Zollanschluss herbeigeführte Befreiung des Inlandsverkehrs mit Hamburg, und namentlich des Durchgangsverkehrs durch Hamburg, von der zollamtlichen Behandlung ist besonders für den Dienst auf der Station Wandsbek und für den Zugbetrieb der Lübeck-Hamburger Bahn von grossem Vortheil. Es wird auch erwartet, dass der Wegfall der Zollkontrole einen fördernden Einfluss auf den Personenverkehr mit Hamburg ausüben wird, während die Folgen des Zollanschlusses für den Güterverkehr der Bahn noch nicht mit Sicherheit zu beurtheilen sind.

Eine beträchtliche Erhöhung der Ausgaben ist wesentlich durch die infolge des gesteigerten Verkehrs nothwendig gewordene Vermehrung des Personals, des Material-, insbesondere Kohlenverbrauchs und der Benutzung fremder Betriebsmittel, ferner durch Steigerung der Kommunalsteuern und der Beiträge für die Unfallversicherung, durch den erhöhten Zuschuss zu der Beamten-Pensionskasse und durch die bedeutenden Mehrausgaben des Erneuerungs- und Reservefonds veranlasst.

Die Dividende beträgt 7½ pCt. (im Vorjahre 7¼ pCt.).

Schleswig-Holsteinische Marschbahn.

Aus dem Geschäftsbericht für 1888.

Die Bauarbeiten an der unterm 21. September 1887 konzessionirten Zweigbahn Bredebro-Lügumkloster, deren Herstellungskosten aus dem Baufonds der Strecke Heide-Ribe zu bestreiten sind, gingen derart von statten, dass diese Strecke am 21. September 1888 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte; der Betrieb derselben erfolgte bis Ende 1888 für Rechnung des Baufonds Heide-Ribe. Zur Ausführung der gemäss Generalversammlungsbeschluss zu erbauenden Eisenbahn von Wilster nach der westlichen Mündung des Nord-Ostseekanals wurden die Vorarbeiten in Angriff genommen.

An Personen wurden im Jahre 1888 befördert 864 074 gegen 501 391 im Jahre 1887, wofür eine Einnahme von 766 329 Mark gegen 422 457 *M.* im Vorjahre erzielt wurde, während 307 247 t Güter und 46 931 t Vieh, zusammen 354 178 t mit einem Ertrage von 926 355 *M.* gegen 196 524 t Güter und 18 358 t Vieh, zusammen 214 882 t mit einer Einnahme von 494 638 *M.* im Jahre 1887 zur Beförderung gelangten.

Die sonstigen Einnahmen betrugen 180 538 *M.* gegen 89 070 *M.* im Jahre 1887, mithin die Gesammteinnahmen 1 873 222 Mark gegen 1 006 165 *M.* im Vorjahre. Von der Einnahme des Jahres 1888 (einschliesslich eines Vortrages von 3 828 *M.* aus dem Jahre 1887) entfielen auf die alten Strecken Elmshorn-Heide und St. Michaelisdonn-Marne 1 296 445 *M.*, auf die Strecke Heide-Hvidding 576 777 *M.*; die Strecke Elmshorn-Heide erzielte durch den Hinzutritt der Strecke Heide-Hvidding eine Einnahme von rund 225 000 *M.* Diese Ergebnisse des ersten Betriebsjahres der Gesammtstrecke Elmshorn-Hvidding sind hinsichtlich der alten Strecke Elmshorn-Heide als befriedigend zu bezeichnen, während der Ertrag der Strecke Heide-Ribe an sich sowohl wie hinsichtlich der den alten Strecken zugeführten Mehreinnahmen hinter den gehegten Erwartungen erheblich zurückgeblieben ist. Der Grund hierfür liege nicht etwa darin, dass der Verkehr der von dieser Strecke berührten Distrikte von vornherein überschätzt worden sei, sondern wesentlich in der augenblicklich bestehenden Verkehrsleitung, die Verwaltung gibt der Hoffnung Raum, dass bei anderweiter Leitung des Verkehrs, wie solche von derselben angestrebt sei, das Unternehmen einer günstigeren Entwickelung entgegen gehen wird.

Eine sehr erhebliche Schmälerung der Transporteinnahmen ist durch die Einführung wesentlich niedrigerer Sätze für die Beförderung von lebenden Thieren herbeigeführt worden; der hierdurch erwachsene Einnahmeausfall beziffert sich für das Jahr 1888 auf rund 34 500 *M.*

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Nach dem Abschlusse für das Jahr 1888 hat der Personen- und Güterverkehr gegen das Vorjahr zugenommen. Es betrugen die Einnahmen in ersterem 155 480 *M.* (im Vorjahre 144 929 *M.*), in letzterem 473 637 (384 447) *M.* Die Gesammteinnahme betrug 706 746 (602 256) *M.*, die Betriebsausgabe 377 942 (357 860) *M.* Der Ueberschuss von 328 804 *M.* wird nach dem Beschlusse der Generalversammlung wie folgt verwendet werden: Verzinsung der Prioritäten 128 794 *M.*, Tilgung derselben 15 100 *M.*, statutenmässige Tantiemen 3 523 *M.*, Preussische Eisenbahnsteuer 3 023 *M.*, Prioritäts-Stammaktien Dividende 5 pCt. 60 000 *M.*, Stammaktien Dividende 4 pCt. 88 000 *M.*, Rücklagen in den Reserve-

fonds B. 1300 ℳ, in den Erneuerungsfonds A. 16356 ℳ, desgl. B. 5647 ℳ, sonstige Zwecke 4800 ℳ, Vortrag 2261 ℳ.

Mit Rücksicht darauf, dass die Stamm-Prioritätsaktien seit 1881 ununterbrochen die statutenmässige Dividende von 5 pCt. erhalten haben, sei im übrigen noch bemerkt, dass die bevorzugte Stellung derselben Ende 1890 aufhört, unter der Voraussetzung, dass 1889 und 1890 ebenfalls 5 pCt. an die Prioritätsaktien gezahlt werden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Aus dem Verwaltungsbericht für 1888 heben wir nachstehendes hervor: Die Steigerung des Lokalverkehrs, insbesondere die Entwickelung der an die Bahn angeschlossenen Kohlenzechen hat die Vermehrung des Rollmaterials und die Erweiterung mehrerer Bahnhöfe zum unabweisbaren Bedürfniss gemacht; es sind deshalb, um in dem nächsten Herbste den Verkehr in ausreichendem Maasse bewältigen zu können, 2 Lokomotiven, 7 Personenwagen und 290 Güterwagen in Bestellung gegeben, die im Laufe des Jahres geliefert werden sollen. Die hierzu erforderlichen Mittel beziffern sich auf 1700000 ℳ; der Aufsichtsrath schlägt vor, diesen Betrag durch Ausgabe von 1500000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien zum Kourse von 110 pCt. zu beschaffen.

In dem Jahre 1888 sind 457500 Personen und 1087405 t Güter usw. befördert. Die Einnahmen betrugen 1764178 ℳ (gegen das Vorjahr + 223684 ℳ) und einschl. des Vortrags 1784014 ℳ, während die Betriebsausgaben 758187 (+ 84157) ℳ oder 42,98 (43,75) pCt. der Einnahmen beanspruchten. Der 768125 (669720) ℳ betragende Reingewinn soll, wie folgt, vertheilt werden: Reservefonds II. 37415 (33174) ℳ, Pensionskasse 6500 (6200) ℳ, Eisenbahnsteuer 17423 (15115) ℳ, 4½ pCt. Dividende für die Stammprioritäten 94500 ℳ (wie 1887), 3¼ pCt. Aktiendividende 585000 ℳ (2¾ pCt. bezw. 495000 ℳ), Tantiemen 6795 (5895) ℳ und Vortrag 20492 (19835) ℳ.

Kanalisirung der Mosel.

In Trier hat kürzlich eine Versammlung zur Berathung der Moselkanalfrage stattgefunden. Es wurde eine Erklärung angenommen, in welcher die Kanalisirung der Mosel und Saar als eine wirthschaftliche Nothwendigkeit für die Mosel- und Saargegend und als ein dringendes Bedürfniss für die Eisenindustrie bezeichnet wird. Gleichzeitig wird die Staatsregierung gebeten, die Kanalisirung baldigst in Angriff zu nehmen.

Amerikanische Mittheilungen.

Bahnneubauten 1889.

Nach den seitens der „Railroad Gazette" von den einzelnen Bahnen eingegangenen Nachrichten und der auf Grund derselben angestellten und mitgetheilten speziellen Nachweisung scheinen die Bahnbauten in diesem Jahre einen ruhigeren Schritt anzunehmen, als 1887 und auch noch 1888 der Fall war. Es sind danach nämlich im ersten Viertel dieses Jahres nur 474 Meilen in den Vereinigten Staaten allein und nur 585 Meilen in den Vereinigten Staaten, in Canada und Mexiko zusammengenommen, vollendet (bis zur Schienenlegung), während in demselben Zeitraum des vorigen Jahres allein in den Vereinigten Staaten 1000 Meilen fertig gestellt waren. Würde in gleichem Maassstabe fortgefahren, so würde sich für das ganze Jahr eine Gesammtzahl von nur 3500 Meilen, gegen beinahe 7000 Meilen im Jahre 1888 ergeben.

Wenn auch selbstverständlich nicht ausgeschlossen ist, dass im Laufe des Jahres wieder eine grössere Lebhaftigkeit im Bahnbau eintritt, so spricht doch die Wahrscheinlichkeit durchaus hiergegen, und es ist vielmehr anzunehmen, dass das Jahr 1889 ein geringeres Ergebniss haben wird, als irgend eines der vorangegangenen seit 1885, in welchem Jahre nur 3600 Meilen fertig gestellt wurden. Dies lässt sich namentlich daraus schliessen, dass keine einzige der grossen Gesellschaften, welche noch im vorigen Jahre ihre Streckenlänge bedeutend vergrösserten, keine Neubauten von einigem Belang in diesem Jahre plant. Verschiedene dieser Gesellschaften haben sich ausdrücklich zu einem solchen Verhalten verpflichtet, nachdem einflussreiche Geldmänner zum Schutz bestehender Interessen sich gegen eine Fortsetzung der zerstörenden Wettbewerbsbauten entschieden aufgelehnt haben; es ist daher jetzt für solche Bauten auch meistens schwer, das nöthige Geld zu bekommen, und selbst für Bahnbauten anderer Art ist dies nicht leicht.

Bemerkenswerth ist noch, dass die südlichen, östlich des Missisippi belegenen Staaten zur Zeit die grösste Thätigkeit im Bahnbau entfalten, da auf sie allein etwa 50 pCt. der im ersten Vierteljahr dieses Jahres beendeten Strecken entfallen. Keine andere geographische Gruppe kommt ihnen hierin gleich. Ferner ergibt sich, dass nur zwei Gesellschaften mehr als je 40 Meilen vollendet haben. Die gesammten beendigten Strecken vertheilen sich auf 56 Gesellschaften, so dass auf eine jede durchschnittlich nur 10,5 Meilen entfallen. Als im Bau begriffen werden zusammen 4221 Meilen verzeichnet, und für fernere 16180 Meilen sind die Vorarbeiten theils schon vollendet, theils wenigstens bereits begonnen. Wie viele es hiervon demnächst wirklich bis zur Betriebseröffnung bringen, ist natürlich höchst zweifelhaft.

Bemerkenswerther Unfall.

Kurz hinter der Station Lorenzo, Ill., fuhr auf der Chicago, Santa Fé & California Eisenbahn am 11. April zwischen 4 bis 5 Uhr morgens ein Viehsonderzug, welcher vorher 2—3 Stationen ohne anzuhalten durchlaufen hatte, in einen in fahrplanmässiger Zeit sich bewegenden Personenzug hinein; die Maschine des ersteren zerstörte fast gänzlich den letzten Wagen, einem von dem Direktor der Chicago, Kansas & Western Eisenbahn, J. F. Hart nebst seiner Familie, besetzten Privatwagen, wobei diese Insassen alle schrecklich verbrüht, die Frau Hart nebst ihrem Sohn und 3 anderen Personen getödtet, der Herr Hart lebensgefährlich verletzt und noch mehrere andere Fahrgäste schwer beschädigt wurden. Hart ist nach einigen Tagen infolge seiner Verletzungen ebenfalls gestorben. Abgesehen von den Fehlern des Fahrpersonals und der mangelhaften Dienstanweisungen im allgemen, gibt die „Railr. Gazette" bei Besprechung dieses Falles auch hierbei wieder dem übel angebrachter Sparsamkeit zuzuschreibenden Mangel eines Blocksystems — und gewiss mit Recht — die Schuld, da, wenn diese Einrichtung bestanden hätte, der Unfall selbst bei dem Nebel, welcher zur Zeit desselben geherrscht hat, nicht wohl hätte vorkommen können.

Im übrigen wird dieser Fall dazu beitragen, eine Mässigung der nach und nach infolge Wettbewerbs gesteigerten Fahrgeschwindigkeit der Viehsonderzüge herbeizuführen, zumal kurz vorher dahin gehende Vereinbarungen zwischen verschiedenen betheiligten Verwaltungen bereits getroffen waren.

Lange Fahrt einer Maschine.

Auf der Chicago & Northwestern Eisenbahn fuhr am 8. April ein aus 4 Wagner-Palastwagen bestehender Sonderzug, in welchem der Dr. Webb, Präsident der Wagner-Wagenbaugesellschaft das Amerikanische Festland durchreist, von Chicago nach Council-Bluffs — 490 Meilen oder 790 km — mit ein und derselben Maschine in 12½ Stunden. Diese in den Werkstätten der genannten Bahn 1884 erbaute Lokomotive hat 18/24 zöllige Cylinder, 63 zöllige Treibräder, einen 52 zölligen Kessel und wiegt auf den Treibrädern 59850 Pfd. Die Fahrt von Chicago nach Clinton, Ja., 138 Meilen (= 222 km) wurde in einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 39 Meilen (= 62,8 km) auf die Stunde — einschliesslich Aufenthalte —, die gesammte Fahrt zu 39,2 Meilen — einschliesslich der 18 Aufenthalte — zurückgelegt; die Geschwindigkeit während der Fahrt wird auf durchschnittlich etwa 42 Meilen (67,6 km) angenommen. Nach Beendigung der Fahrt telegraphirte der Führer O'Neil nach Chicago zurück, dass seine Maschine jeden Augenblick zur Rückfahrt bereit stehe.

Klassifikation von Früchten und Gemüsen.

Die Louisville & Nashville Eisenbahn hat einen Sondertarif für die Beförderung von Früherzeugnissen des Gartens und Feldes mittelst Schnell-Güterzügen nach nördlichen Märkten veröffentlicht, in welchem die Frachtsätze nach dem Werthe der Waaren, der Gefahr, der Sperrigkeit usw. sich unterscheiden.

Die „Railr. Gaz." bezeichnet ihn als einen Kommentar zu dem Grundsatz der Festsetzung von Frachtsätzen nach den Betriebskosten und auch lehrreich als eine Probe zu einer gleichmässigen Klassifikation für das ganze Land. Derselbe hat folgenden Inhalt:

Nach	Für 100 Pfd. von Nashville ab					
	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Klasse					
Buffalo, Newyork	85	74	47	39	37	32
Chicago	80	70	44	36	34	30
Cincinnati	54	44	28	23	22	20

Es gehören zu:

Klasse 1: Spargel, Beeren, Selerie, Kirschen, Damaskenerpflaumen, Weintrauben, Salat;

Klasse 2: Bohnen, Eierpflanzen, Pfirsiche, Erbsen, wohlriechender (sweet) Pfeffer, Rhabarber, Spinat, Tomaten;

Klasse 3: Aepfel, rothe Rüben, Rippenmelonen, Karotten, grüner Mais, Gurken, Bisamkörner, Pastinaken, Birnen, gewöhnliche Pflaumen, Radieschen, grüne Bohnen;

Klasse 4: Rippenmelonen in Wagenladungen, Wassermelonen, Zwiebeln, Kartoffeln usw.;

Klasse 5: Kohl, Zwiebeln usw. in Wagenladungen;
Klasse 6: Melonen und Kartoffeln in Wagenladungen.

Jedenfalls ist dieser Tarif ein Muster von Ausführlichkeit und seine Anwendung dürfte gewiss Gelegenheit zu vielen Weitläufigkeiten geben.

Internationale Verkehrs-Gesetzgebung.

Ebenso wie die Verkehrs-Gesetzgebung der Einzelstaaten für den gemeinsamen, zwei oder mehrere derselben berührenden, Verkehr nicht maassgebend sein konnte, ebenso reicht das Zwischenstaats-Verkehrsgesetz nicht hin zur Regelung des Verkehrs über die Grenzen der Vereinigten Staaten hinaus, d. h. des direkten Verkehrs mit Canada, Mexiko und Europa. Dies hat sich deutlich herausgestellt in einer von dem Bundeseisenbahn-Kommissariat behandelten Beschwerdesache, in welcher dasselbe nach dem in der „Railr. Gaz." wiedergegebenen Beschlusse erklärt, dass sich durch die von ihm angestellten Untersuchungen ergeben habe, wie die Canadische Grand Trunk Eisenbahn, welche wohl bei der Beförderung von Kohlen und Koks von Buffalo und einigen anderen Plätzen der Vereinigten Staaten nach Hamilton, Dundas usw. in Canada betheiligt sei, gewissen einzelnen Empfängern einen Nachlass an der veröffentlichten direkten Fracht von 25 pCt. gewähre. Dies erklärt das Kommissariat zwar als eine Verletzung des Zwischenstaats-Gesetzes, es muss sich aber mit dieser Erklärung begnügen, da es kein Mittel in Händen hat, die Fortsetzung des ungesetzlichen Verfahrens zu hindern. Das genannte Blatt empfiehlt daher, durch internationale Verabredungen, wie sie mehrfach in Europa beständen, dem hervorgetretenen Mangel abzuhelfen. Die Frage ist übrigens auch bereits im Senat der Vereinigten Staaten zur Sprache gekommen und es ist dort ein Ausschuss mit Berichterstattung darüber beauftragt.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von Henry Greffrath.

(Schluss aus Nr. 29.)

V. Westaustralien.

Westaustralien, die dem Umfange nach grösste Kolonie des Australischen Kontinents (Flächenraum 2527530 qkm) hatte Ende 1887 erst eine Bevölkerung von 42488 Einwohnern (24807 männlich und 17681 weiblich), die am 30. September 1888 wieder auf 42043 gefallen war. Auch die Finanzen stehen nicht am besten. Das Jahr 1888 (siehe vorigen Jahrg. S. 220) schloss wieder mit einem Defizit von 40500 £. Es ist allerdings auch in dieser Kolonie jetzt goldhaltiges Terrain entdeckt worden, allein die Erträgnisse sind nicht so gross, dass sie einen starken Zuzug von Einwanderern herbeiführen könnten.

Die Kolonie hat gegenwärtig folgende Staatsbahnen im Betrieb:

1. Die 110 Miles (177 km) lange Ostbahn von der Hafenstadt Fremantle (5100 Einwohner) westlich über die City of Perth, die Darlingberge und das Städtchen York nach Beverley, einem kleinen Orte in einem fruchtbaren Landbaudistrikte.

2. Die 13 Miles (21 km) lange Clacklinebahn, welche sich am Mahogany Creek in 31° 54' südl. Br. und 116° 14' östlich von Gr. von der Ostbahn nordnordöstlich nach dem Städtchen York (760 Einwohner) abzweigt.

3. Die nur 5 Miles (8 km) lange Spencer's Brookbahn, welche sich ebenfalls von der Ostbahn nordöstlich nach Northam, einem kleinen, dem Ackerbau dienenden Orte abzweigt.

4. Die 34¼ Miles (56 km) lange Bahn von Geraldton nordwärts nach Northampton. Geraldton, in 28° 47' südl. Br. und 114° 36' östlich von Gr. und mit 1200 Einwohnern, ist der Haupthafen und Hauptort im Norden der Kolonie. Northampton in 18° 22' südl. Br. und 114° 37' östlich von Gr. hat Blei- und Kupferminen in seiner Umgebung.

5. Die 17 Miles (27 km) lange Bahn von Geraldton östlich nach Walkaway auf den Greenough Flats, wo vorzügliches Ackerbauland (Weizen) liegt.

6. Die 20 Miles (32 km) lange, im Jahre 1888 eröffnete Bahn von Bunbury, einem Hafenorte mit 600 Einwohnern südöstlich nach Blackwood, von werthvollen Jarrahwäldern umgeben. Leider deckten bei dem geringen Personenverkehr die Einnahmen auch nicht einmal annähernd die Betriebskosten, und ist infolge dessen der Betrieb vorläufig wieder eingestellt worden.

Ausser diesen Staatsbahnen sind noch ungefähr 85 km Privatbahnen im Betrieb, welche Privatgesellschaften von den südlichen Jarrahwäldern aus für den Holztransport nach der Meeresküste angelegt haben.

Zur Förderung der Hilfsquellen im Innern der Kolonie ist der Bau von Eisenbahnen nöthig. Da nun die Kolonie bei ihren schwachen Finanzen für eigene Rechnung den Bau nicht ausführen und auch durch Anleihen die Geldmittel dazu nicht aufbringen kann, so musste sie andere Wege einschlagen. Sie trat in Unterhandlung mit Syndikaten reicher Kapitalisten, welche längere Bahnlinien ausbauen und, anstatt Baarzahlung, grosse Komplexe von Land zu Seiten des Bahnkörpers entlang zu Eigenthum erhalten sollten. Das Syndikat unter Mr. Anthony Hordern hat die in den früheren Berichten erwähnte 394 km lange Bahn von Beverley nach Albany (Hafenstadt an der südlichen Meeresküste mit 1025 Einwohnern) erbaut und ist dieselbe Ende Februar 1889 in Betrieb gesetzt worden. Die Baukosten waren, ohne das Betriebsmaterial, auf 693220 £ veranschlagt. Das Syndikat erhält für jede Mile Eisenbahn 12000 Acres (4856 ha) Land.

Der Bau der 260 Miles (418) km langen Bahn von Guildford, Station an der Ostbahn, nordwärts nach dem vorerwähnten Walkaway (siehe vorigen Jahrg. S. 220) ist, nachdem ein Syndikat Deutscher Finanzmänner in den Vertrag des bisherigen Syndikats eingetreten, in 1888 wieder aufgenommen worden und schreitet so rasch vorwärts, dass die Eröffnung der Bahn Ende nächsten Jahres wird erfolgen können.

Die Unterhandlung mit dem dritten Syndikate unter Dr. K. E. Boyd über den Bau der ungefähr 750 Miles (1207 km) langen Bahn von der Ostbahn aus nach Port Eucla an der südlichen Meeresküste auf der Grenze der Kolonien Westaustralien und Südaustralien soll endlich dem Abschlusse nahe sein. Das Syndikat erhält auf dieser Linie für jede Mile Bahn 20000 Acres (8093 km) zu Eigenthum. Der Bau muss binnen zweier Jahre, vom Tage der Unterzeichnung des Vertrags ab gerechnet, beginnen und in sieben Jahren vollendet sein.

VI. Tasmanien.

Die Inselkolonie Tasmanien zählte 1887 eine Bevölkerung von 142478 Köpfen. Auch diese Kolonie hat mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, wie im vorigen Jahrgange dargelegt wurde. Am Schlusse des Jahres 1888 war ein Defizit von 148000 £ vorhanden. Erhöhte Steuern mussten von Neuem eingeführt werden. Die Staatsschuld war auf 4109370 £, d. i. 28 £ 10 sh. für den Kopf angewachsen.

Ende 1887 waren 318 Miles (512 km) Bahnen im Betrieb und 123 (198 km) im Bau. Die 133 Miles (214 km) lange Centralbahn von der City of Launceston an der Nordküste nach der City of Hobart an der Südküste, welche seitens des Staates eine 5 pCt. Zinsgarantie geniesst, brachte auch in 1887 nur 69040 £ ein, während die Betriebskosten 68199 £ betrugen, so dass der Staat die ganze Zinsgarantie zu leisten hatte. Verhandlungen mit der Gesellschaft wegen Uebernahme der Bahn durch den Staat führten zu keinem Abschlusse. Die Staatsbahnen der Kolonie hatten bis Ende 1887 im ganzen 1371311 £ gekostet. Rechnet man dazu die jährlichen Zinsen, welche der Staat, da die Einnahmen aus den Bahnen dazu nichts übrig liessen, zu leisten hatte, so erhöht sich das Kapital auf reichlich 2000000 £. Es ist auch nicht zu erwarten, dass die kurzen und neuerbauten Bahnen bei der geringen Bevölkerung der Kolonie je eine erhebliche Verzinsung des Anlagekapitals zulassen werden. Die Gesammteinnahme in 1887 betrug 53953 £, die Betriebskosten beliefen sich auf 50236 £.

Eröffnet wurde am 21. Juli 1888 auf der Derwent-Valleybahn, welche sich auf der Station Bridgewater von der Centralbahn abzweigt und sich nach Westen zu im Thale des Derwent R. hinzieht, eine weitere Strecke von 6½ Miles (10 km) bis Glenora. Die Bahn erhält damit eine Länge von 15 Miles (24 km).

In Bau wurden im Jahre 1888 gegeben:

1. Eine 26¼ Miles (42 km) lange Bahn von Brighton, Station an der Centralbahn in 42° 40' südl. Br. und 147° 11' östlich von Gr., nordnordwestlich nach dem kleinen Orte Apsley in 42° 24' südl. Br. und 147° 2' östlich von Gr. zu 59906 £. Bauschwierigkeiten liegen nicht vor.

2. Eine 10 Miles (16 km) lange Bahn von Formby, einem Orte mit 800 Einwohnern am Mersey River und Station an der Nordwestbahn in 41° 9' südl. Br. und 146° 25' östlich von Gr., nach dem kleinen Hafenorte Ulverston in 41° 8' südl. Br. und 146° 25' östlich von Gr. an die Mssrs. Smith and Jones zu 52820 £.

3. Eine 12¾ Miles (20½ km) lange Bahn von Chudleigh, einer Station an der von der Centralbahn sich abzweigenden Nordwestbahn in 41° 31' südl. Br. und 146° 31' östlich von Gr., westlich nach dem Mole Creek an Mr. Duffy zu 17242 £.

In der Hauptstadt, der City of Hobart, bildete sich im verflossenen Jahre eine Aktiengesellschaft, welche dort drei Strassen-Trambahnen nach den Vororten Newtown, Cascades und Sandy Bay oder Queenborough bauen will. Die Kosten sind auf 50000 £ veranschlagt.

VII. Neu-Seeland.

Die Verhältnisse dieser grossen Inselkolonie liegen zur Zeit recht ungünstig, wie schon die starke Auswanderung beweist, welche in den ersten 10 Monaten in 1888 die Einwanderung um 9340 Personen überstieg, so dass sich die Bevölkerung nur auf 603361 Köpfe Ende 1887 stellte (+ 14000 gegen 1886). Die beiden letzten Jahren liessen ein Defizit von 528603 £ zu-

rück und war die öffentliche Schuld Ende 1888 auf 37 536 381 £ (60 £ pro Kopf der Bevölkerung) angewachsen.

Am 31. März 1888 hatte die Kolonie, ausser den 92 Miles (148 km) Privatbahnen, 1 751 Miles (2 818 km) Staatsbahnen im Betrieb. Davon entfielen 637¾ (1 026 km) auf die Nordinsel und 1 113½ Miles (1 792 km) auf die Südinsel. Die Bruttoeinnahme in den 12 Monaten von April 1887 bis dahin 1888, wie der Jahresabschluss in Neu-Seeland abläuft, betrug 994 843 (— 3 925) £, die Ausgaben erforderten 687 328 (— 11 744) £. In den 6 Monaten von April bis Oktober 1888 stellte sich die Einnahme, obgleich 38 Miles (61 km) mehr in Betrieb waren, auf nur 470 000 £ (— 20 000 £ gegen das Vorjahr). Der Gütertarif ist viel zu niedrig bemessen, um eine Revenue abwerfen zu können. Der Reingewinn von 307 515 £ verzinste das Anlagekapital von 13 352 978 £ mit nur 2 £ 6 sh. oder 2.30 pCt. Es wurden mit den Zügen in den 12 Monaten 2 944 786 Miles (4 711 658 km) zurückgelegt und 3 451 850 Personen zu 352 726 £, 1 735 762 t Güter zu 579 359 £, 399 109 Packete und 940 209 Stück Vieh befördert. Das Betriebsmaterial bestand in 271 Lokomotiven, 511 Personen- und 8 153 Güterwagen.

Bei der ungünstigen Finanzlage der Kolonie bewilligte das Parlament im Jahre 1888 den Bau von nur 2 Bahnen. Die eine betrifft die Fortsetzung der von Napier (einer Stadt mit 7 680 Einwohnern an der Ostküste der Nordinsel in 39° 29′ südl. Br. und 176° 55′ östlich von Gr.) südwärts laufenden Bahn von der jetzigen Endstation Woodville in 40° 20′ südl. Br. und 175° 52′ östlich von Gr. aus westlich nach Palmerston North, Stadt mit 2 606 Einwohnern in 40° 21′ südl. Br. und 175° 38′ östlich von Gr. Die Kosten sind auf 180 000 £ veranschlagt. Die andere ist die Otago Centralbahn auf der Südinsel in der Provinz Otago, deren Kosten auf 35 000 £ veranschlagt sind.

Am 29. März 1888 wurde während eines wüthenden Orkans auf der von der Hauptstadt City of Wellington ab nordwärts laufenden Bahn eine Strecke von 6½ Miles (10 km) durch eine Fluthwelle so vollständig zerstört, dass die Ausbesserung des Schadens einen ganzen Monat in Anspruch nahm.

—

Die sieben Australischen Kolonien hatten Ende, bezw. gegen Ende des Jahres 1888 insgesammt Eisenbahnen in der Länge von 10 081 Miles (16 224 km) im Betrieb, gegen 9 625 Miles (15 490 km) am Schlusse des Vorjahres. Davon entfielen 2 183 Miles (3 513 km) auf Neu-Süd-Wales, 2 167 Miles (3 487 km) auf Victoria, 1 895 Miles (3 050 km) auf Queensland, 1 841 Miles (2 963 km) auf Neu-Seeland, 1 500 Miles (2 414 km) auf Südaustralien, 324 Miles (521 km) auf Tasmanien und 171 Miles (275 km) auf Westaustralien.

Die Adressen der Generalagenten der Australischen Kolonien in London, welche Submissionen ausschreiben, Auskunft bereitwilligst ertheilen und Offerten von Anlieferungen entgegennehmen siehe in Nr. 24 S. 221 Jahrg. 1888. Die Büreaus sind noch dieselben, wenn auch die Namen der Generalagenten von Queensland (jetzt Thomas Archer Esqr.) und von Tasmanien (jetzt E. N. C. Braddon Esqr.) sich geändert haben.

Ueber den Stand der Australischen Kolonien am Schlusse des Jahres 1887 orientirt die nachfolgende Tabelle:

Kolonien	Flächeninhalt	Bevölkerung	Revenue	Ausgaben	Import	Export	Staatsschuld	Eisenbahnen		deren Verzinsung
								im Betrieb	im Bau	
	qkm	Anzahl	£	£	£	£	£	Miles	Miles	pCt.
Neu-Süd-Wales	800 454	1 042 919	8 582 811	9 098 460	18 806 236	18 496 917	40 995 350	2 081	132	2,96
Victoria	227 531	1 036 119	6 733 826	6 561 251	19 022 151	11 351 145	33 127 382	1 949	432	3,79
Queensland	1 730 032	366 940	3 032 463	3 350 049	5 821 611	6 453 945	23 320 850	1 765	505	2,13
Südaustralien	2 338 967	317 446	2 014 102	2 145 135	5 096 293	5 330 780	19 168 500	1 500	324	4.66
Westaustralien	2 527 530	42 488	377 903	456 897	666 345	604 655	1 280 700	171	31	—
Tasmanien	68 285	142 478	594 976	668 759	1 596 817	1 449 371	4 109 370	318	123	—
Neu-Seeland	269 864	603 361	3 463 495	3 954 290	6 245 515	6 866 169	38 225 537	1 841	163	2.30
Total	7 962 663	3 551 751	24 799 576	26 234 841	57 254 968	50 552 982	160 227 689	9 625	1 710	—

Bücherschau.

Die Versammlungen der Freien Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen im Gebiete der Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Oldenburg 1889. Schulze'sche Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei (A. Schwartz.) Preis 4 ℳ.

Die sogenannte „Freie Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen im Gebiete der Oldenburgischen Staatseisenbahnen“ kann ihrer Zusammensetzung, ihrem Zwecke und ihrer Thätigkeit nach etwa mit den Preussischen Eisenbahnräthen verglichen werden, ohne jedoch die gesetzliche Grundlage und die straff begrenzte Organisation der letzteren zu besitzen. Hervorgerufen durch das naturgemässe Bedürfniss, zwischen den Vertretern des Handels, der Industrie, der Landwirthschaft usw. und der Eisenbahnverwaltung die Gelegenheit zum Meinungsaustausche über die gemeinsamen Interessen und zur gegenseitigen Aufklärung über die behufs Förderung derselben geeigneten Maassregeln zu ermöglichen, hat die „Freie Vereinigung“ sich in der ersten konstituirenden Versammlung vom 15. März 1877 ein Statut gegeben, dessen Zweckmässigkeit wohl am besten dadurch bewiesen wird, dass dasselbe bisher unverändert hat beibehalten werden können. Hiernach gehören der „Vereinigung“ diejenigen Organe, Vereine und Verwaltungen, welche amtlich oder statutarisch im Gebiete des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes zur Vertretung der in Frage kommenden Wirthschaftsinteressen thätig sind, ohne weiteres an, während sonstige Körperschaften, welche gleichen Zwecken dienen, auf Antrag der Eisenbahnverwaltung durch Stimmenmehrheit aufgenommen werden. Ausserdem können „persönliche Theilnehmer“ auf den Vorschlag der Eisenbahndirektion eingeladen werden, damit die Interessen einzelner Orte, Verkehrszweige und Gegenden, welche durch die Abgeordneten der vorbezeichneten Körperschaften nicht bereits vertreten sind, thunlichst Berücksichtigung finden. Versammlungen werden einberufen, so oft genügender Stoff für dieselben vorliegt, in der Regel jährlich zweimal. Anträge zur Aufnahme von Gegenständen in die Tagesordnung sollen so zeitig gestellt werden, dass dieselben genügend vorbereitet werden können, in der Regel vier Wochen vor der Versammlung. Eine Fragestellung und Abstimmung über die Berathungsgegenstände findet nicht statt. Die Geschäfte der „Vereinigung“ werden von der Eisenbahndirektion geleitet.

Das obengenannte Werk ist ein Bericht über die Entstehung und Ziele, sowie über die Leistungen der „Vereinigung“, welche im Auftrage derselben von mehreren Mitgliedern als Festschrift für die am 2. März d. J. zusammengetretene fünfundzwanzigste Versammlung erstattet ist. Der Inhalt dieses, 216 Seiten umfassenden Rechenschaftsberichtes, macht einen wohlthuenden Eindruck durch die Wärme des Tones und durch die Liebe zur Sache, welche sich in demselben unverkennbar ausprägt. Man gewinnt aus dem ganzen die Empfindung eines, im besten Sinne des Wortes „patriarchalisch“ zu bezeichnenden Verhältnisses zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Vertretern der betheiligten Interessentenkreise, welche beiderseits das ernste Bestreben beweisen, einander zu fördern und zu belehren. In letzterer Beziehung zeigt insbesondere die Eisenbahnverwaltung sich geradezu unermüdlich, das Verständniss für allgemeine und besondere Fragen des Eisenbahnwesens zu beleben und zu vertiefen. Dieselben sind in zahlreichen Vorträgen erörtert, welche vielfach über die nächstliegenden Verhältnisse des eigenen Landes hinausschweifen und kritisch und sachverständig die Entwickelung der fraglichen Dinge in der Nachbarschaft beleuchten. Der vorliegende Bericht ist somit ein dankenswerther Beitrag zu der Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens überhaupt und wird mit Rücksicht hierauf auch ausserhalb derjenigen Kreise, für welche derselbe zunächst bestimmt ist, Interesse erregen. Erwähnt seien aus dem Inhalte die Erörterungen über die reichsgesetzliche Regelung des Tarifwesens, über das Reichs-Eisenbahngesetz, über die Verstaatlichung der Preussischen Privatbahnen, über den Eisenbahn-Verkehrsverband, über die bauliche Entwickelung des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes, über Verkehrs-, Tarif- und Betriebsangelegenheiten. Beigefügt sind dem Werke die graphischen Fahrpläne der Oldenburgischen Bahnen aus der Zeit vom Oktober 1876 ab und eine Uebersichtskarte der letzteren.

Die stellenweise etwas behagliche Breite der Darstellung darf mit dem eigentlichen Zwecke des Buches, die Erinnerung an die Versammlungen der „Vereinigung“ bei den Mitgliedern derselben aufrecht zu erhalten, wohl entschuldigt werden, und

demgemäss dürfen auch gelegentliche Bemerkungen über das zur besonderen Befriedigung ausgefallene gemeinschaftliche Essen und über sonstige dem Nichtbetheiligten vielleicht entbehrlich erscheinende Dinge von der Kritik unberührt bleiben. Auch die Verschiedenartigkeit der Darstellung wird mit Rücksicht darauf, dass diese Denkschrift der Aufopferungsfähigkeit mehrerer freiwilliger Bearbeiter zu verdanken ist, mit Nachsicht beurtheilt werden. K—e.

Personalnachrichten.

Preuss. Staatsbahnen.

Ernannt sind: zu Regierungs- und Bauräthen die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Baurath Schwarzenberg in Erfurt, Baurath Siewert in Düsseldorf, Baurath Hahn in Aachen, Baurath Zickler in Cassel, Baurath Loycke in Stralsund, Baurath Koenen in Saarbrücken, Baurath Lobach in Harburg, Sprenger in Cottbus, Nowack in Berlin, Hellwig in Köln, Schneider in Berlin, Sternke in Braunschweig und Claus in Berlin; zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe vierter Klasse: der Ober-Güterverwalter Utermann in Essen und der ständige Hilfsarbeiter de Terra in Berlin; zu Regierungsräthen: die Regierungsassessoren Stengel in Cassel, Dr. jur. Koch in Magdeburg, Jeckstein in Essen und Dr. jur. Schlomka in Bromberg.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Eisenbahnverband. Die auf Seite 30 des vom 1. April d. J. ab gültigen Nachtrags II zum Tarifheft 3 des Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbandes verzeichnete Entfernung Pulsnitz-Nordwalde ist von 685 auf 585 km zu berichtigen.

Dresden, am 20. Mai 1889. (1301)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juni 1889 wird die 77,67 km lange, dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Posen zu unterstellende Reststrecke Wongrowitz-Inowrazlaw der Nebenbahn von Rogasen nach Inowrazlaw dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die auf der Strecke verkehrenden Züge (gemischte Züge mit Personenbeförderung in II. bis IV. Wagenklasse) sind aus dem zum 1. Juni d. J. erscheinenden Fahrplan zu ersehen. Die Personen- und Gütertarife sind bei unseren Billetexpeditionen verkäuflich.

Bromberg, den 26. Mai 1889. (1302)

Königliche Eisenbahndirektion.

Neubaustrecke Fulda-Tann. Nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 wird am 1. Juni d. J. die Theilstrecke Fulda-Bieberstein dem Betriebe übergeben.

Die an dieser Bahnstrecke belegenen Haltestellen Wiesen, Langenbieber und Bieberstein erhalten Personen-, Gepäck-, Güter-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr; — ausgenommen bleibt bis auf weiteres die Haltestelle Wiesen vom Fahrzeuge- und Wagenladungs-Viehverkehre.

Die genannten Haltestellen kommen für den Personen- und Gepäckverkehr zunächst nur unter sich und mit Station Fulda in Verbindung.

Für den Güter- und Vieh- usw. Verkehr werden dieselben, ausser in den diesseitigen Lokalverkehr, in den Verkehr mit sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Oberhessischen Eisenbahn aufgenommen.

Die Eröffnung der Bahnstrecke Bieberstein-Tann findet später statt.

Das diesseitige Verkehrsbüreau wird über die Höhe der Frachtsätze usw. auf Befragen nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a. M., den 27. Mai 1889. (1303)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Ribnitz-Rostock. Am 1. Juni d. J. wird von der neu erbauten Eisenbahnlinie Stralsund-Rostock die Reststrecke Ribnitz-Rostock mit den Zwischenstationen Gelbensande, Rövershagen und Bentwisch nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. In Rostock mündet die Strecke in den Bahnhof der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn ein. Sämmtliche Stationen dienen dem Personen- und Gepäckverkehr, und erhält die Station Rostock volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Station Gelbensande solche für Güter, Leichen und lebende Thiere, die Stationen Bentwisch und Rövershagen endlich nur solche für Güter und lebende Thiere.

Der Fahrplan für die neue Strecke ist in dem diesjährigen Sommerfahrplan des Direktionsbezirks Berlin enthalten.

Berlin, im Mai 1889. (MG1304)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Die laut Bekanntmachung vom 17. d. Mts. (Vereinszeitung Nr. 39) mitgetheilte Betriebsstörung auf der Warschau-Wiener Bahn ist seit gestern behoben. (1305)

Warschau, den 21. Mai 1889.

Die Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

4. Güterverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Berthelsdorf der Sächsischen Staatsbahnen in den vom 1. April 1888 gültigen Breslau-Sächsischen Gütertarif aufgenommen. Der Frachtberechnung sind die für die Station Freiberg vorgesehenen Kilometerentfernungen zuzüglich 5 kg zu Grunde zu legen. (1306)

Breslau, den 22. Mai 1889.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. Juni d. J. ab werden die Frachten für Holz des Spezialtarifs III, ferner für Holzsägemehl und Holzsägespäne, unverpackt, Holzwolle, Torf, Torfstreu (auch gepresst) und Torfkohle in Wagenladungen von 10 000 kg auf Grund der Entfernungen des Tarifs vom 1. August 1884 nebst Nachträgen und der in den allgemeinen Kilometer-Tariftabellen der Preussischen Staatsbahnen aufgeführten Sätze des Spezialtarifs III berechnet. (1307)

Köln, den 23. Mai 1889.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Jüchen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in die Gütertarife für den Rheinischen Nachbarverkehr, die Staatsbahnverkehre Köln (linksrheinisch)-Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt und Thüringische Privatbahnen, -Frankfurt a. M., -Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg, in den Berlin-Westdeutschen Gütertarif und in den Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verkehr einbezogen.

Bis zur Herausgabe bezüglicher Tarifnachträge sind der Frachtberechnung die um 8 km erhöhten Entfernungen der Station Grevenbroich zu Grunde zu legen.

Köln, den 29. Mai 1889. (1308)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Verkehr. Am 1. Juni cr. treten direkte Frachtsätze der Allgemeinen Wagenladungsklassen A[1] und B zwischen Wittenberg, Station des Direktionsbezirks Erfurt, einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Cüstrin II, den 20. Mai 1889. (1309)

Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, zugleich für die übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird zum **Süddeutschen Verbands-Gütertarif** (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) der VI. Nachtrag zu Theil II Heft Nr. 3 (Saarbrücken-Bayerischer Verkehr) ausgegeben. Dieser Nachtrag enthält eine Aenderung der speziellen Tarifvorschriften, Ergänzungen der Ausnahmetarife für Roheisen und für Thomasschlacken; ferner einen Stationstarif für Meiningen, sowie einen Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs III. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Juli d. J.

An Interessenten wird der Nachtrag von den betheiligten Endbahnen, soweit der Vorrath reicht, auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 18. Mai 1889. (1310)

Die Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Schnorr.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt das Heft 3 des Verbandstarifs in Kraft. Dasselbe enthält direkte Tarifsätze für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und solchen der Tiroler und Vorarlberger Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahngesellschaft und tritt an Stelle des Theils II des Sächsisch-Tiroler Verbandstarifs vom 1. Februar 1881. Letzterer gilt jedoch für die diesseitige Station Reichenberg bis auf weiteres und für die übrigen, in das vorliegende Heft 3 nicht aufgenommenen Stationen, sowie für die wegfallenden Ausnahmetarife bis zum 15. Juli 1889 noch fort.

Der Tarif ist durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Dresden, am 25. Mai 1889. (1311)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom 1. Juli l. J. ab werden die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahnen andererseits vom 1. Juli 1888 vorgesehenen Ermässigungen für Sendungen im Gesammtgewicht von 50 000 bezw. 100 000 kg und darüber auf der Route über Lanaeken nicht mehr gewährt.

Karlsruhe, den 22. Mai 1889. (1312)
Generaldirektion.

Im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr kommen vom 1. Juni d. J. an direkte Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung roher Baumwolle in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg ab den Seehafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg a. d. Elbe und Lübeck nach Oberdorf bei Biessenhofen in Anwendung.

Die Güterexpeditionen der genannten Stationen ertheilen auf Befragen Auskunft über die Höhe der Frachtsätze.

Hannover, den 21. Mai 1889. (1313)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Lokalverkehr. Am 1. Juni d. J. wird die zwischen Wohlau und Steinau a/O. belegene Haltestelle Kunzendorf a/O. für den öffentlichen Güterverkehr in Wagenladungen und für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eingerichtet. Eil- und Stückgut sowie schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe können auf dieser Haltestelle nicht abgefertigt werden.

Vom gleichen Tage ab findet auf der Haltestelle Kunzendorf a/O. auch eine Abfertigung von Personen und Reisegepäck unter Ausgabe von Fahrkarten I—IV. Wagenklasse in beschränkter Anzahl von Stationsverbindungen statt. Ueber die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge, welche in Kunzendorf a/O. halten werden, gibt der demnächst auf allen Stationen aushängende Sommerfahrplan Auskunft.

Die der Frachtberechnung für den Güterverkehr zu Grunde zu legenden Frachtsätze und Entfernungen — letztere gelten auch für die Berechnung der Preise für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren — enthält der am 1. Juni d. J. erscheinende Nachtrag III zum Lokal-Gütertarife, in welchem ausserdem eine Ergänzung der Bestimmungen über die Frachtberechnung für bestimmte Stückgüter sowie die bereits eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für Eisenerze usw. im Verkehr mit Beuthen O. S. E. aufgenommen worden sind.

Exemplare des Nachtrages können, soweit der Vorrath reicht, durch die Stationskassen unentgeltlich bezogen werden.

Die Ausnahme-Frachtsätze für Kohlen sind bei den betheiligten Dienststellen sowie in dem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 22. Mai 1889. (1314)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juni 1889 gelangt der V. Nachtrag zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 15. Juli v. J. zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

1. Anderweite Bestimmungen für die Verzollung in Alexandrowo.
2. Anderweite Entfernungen für die Stationen der Strecke Kaulsdorf-Driesen-Vordamm des Bezirks Bromberg.
3. Anderweite Entfernungen für Janowitz i. P. und die Stationen der Strecken Wapno-Nakel, Waldenburg-Schulitz, Bromberg-Laskowitz-Subkau und Laskowitz-Lnianno des Bezirks Bromberg.
4. Anderweite Entfernungen für die Stationen der Strecken Fürstenberg i. Meckl.-Birkenwerder-Lübbenau, Löwenberg i. d. M.-Templin, Blankenburg b. Berlin-Buch, Cöpenick-Erkner des Bezirks Berlin.
5. Anderweite bezw. neue Entfernungen für die Stationen der Strecke Wongrowitz-Inowrazlaw, für die auf der Strecke Schlawe-Rügenwalde gelegene Haltestelle Järshagen und die auf der Strecke Strasburg i. Wstpr.-Radosk neu eingerichtete Haltestelle Broddydamm des Bezirks Bromberg.
6. Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Rostock einerseits und den Stationen Berlin Ostbahnhof, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Kaulsdorf, Hoppegarten, Neuenhagen, Fredersdorf, Rüdersdorf, Strausberg, Rehfelde andererseits.
7. Anderweite Fassung der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs 1 A. für bestimmte Stückgüter.
8. Neue bezw. anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 für Getreide usw. und 3 für Holz usw.
9. Anderweiter erhöhter Frachtsatz für Stärke usw. von Vietz nach Stettin, gültig vom 1. Juli 1889 ab. Aufhebung der Stärkesätze für Gnesen, Inowrazlaw und Montwy-Stettin. Letztere treten am 1. August d. J. ausser Kraft.
10. Anderweiter Frachtsatz für Braunkohlen usw. von Trebnitz i. d. Mark nach Stargard i. Pm.
11. Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei unseren Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Gleichzeitig mit den zu 9. bezeichneten Stärkesätzen gelangen auch die Stärke usw. Ausnahmefrachtsätze:

1. für Montwy nach Danzig und Neufahrwasser im diesseitigen Lokalverkehr, nach den Elb- und Weserhäfen in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Altona, Hannover und Oldenburg.
2. für Inowrazlaw und Gnesen nach den Elb- und Weserhäfen in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Altona, Hannover und Oldenburg

zur Aufhebung.

Bromberg, den 22. Mai 1889. (1315)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. tritt an Stelle des z. Z. bestehenden ermässigten Ausnahmesatzes für Dextrin, Kartoffelmehl usw. zur überseeischen Ausfuhr von Vietz nach Hamburg B in Höhe von 1,39 ℳ für 100 kg ein anderweiter Ausnahmesatz von **1,47** ℳ für 100 kg in Kraft. (1316)

Altona, den 22. Mai 1889.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Gültigkeitsdauer des bis zum 1. März 1889 in Kraft gewesenen Nachtrags VIII zum diesseitigen Lokal-Gütertarif wird bis auf weiteres verlängert.

Die Direktion (1317 J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Ausnahmetarife für Spiritus und Sprit. Die Gültigkeit der in den verschiedenen Staatsbahngütertarifen und in den direkten Tarifen mit Privateisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Häfen, insoweit dieselbe gegenwärtig bis zum 31. August d. J. bemessen ist, wird „bis auf weiteres“ ausgedehnt.

Erfurt, den 22. Mai 1889. (1318)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu dem Kohlen-Ausnahmetarife des Verbandes (Heft 1b der Verbandstarife, vom 20. Februar 1888) tritt vom 1. Juni 1889 ein 2. Nachtrag in Kraft. Ausser einigen Berichtigungen und bereits bekannt gegebenen Tarifmaassnahmen enthält derselbe Frachtsätze usw. für die neu aufgenommene Station Hungen der Oberhessischen Bahn und herabgesetzte Taxen usw. für die Station Chaux de fonds der Jura-Bern-Luzernbahn.

Karlsruhe, den 24. Mai 1889. (1319)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Im Verkehre zwischen Genf transit und Leipzig, Thür. und Eilenb. Bhf., treten am 15. Juni 1889 folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Spezialtarif I a	Spezialtarif I b
523,5	477,5

Centimen für 100 kg.

Dieselben gelten nur für Sendungen von Firminy (Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn).

Karlsruhe, den 24. Mai 1889. (1320)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Obstverkehr mit Niederland. Die für frisches Obst und frische Nüsse, sowie für die Beförderung neuer leerer Obstkörbe im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen, Niederländisch-Südwestdeutschen und Niederländisch-Bayerischen Verkehre im Jahre 1888 gewährten Ausnahmetarife, Frachtermässigungen bezw. Frachtbegünstigungen werden auch im laufenden Jahre und zwar mit Gültigkeit vom 1. Juni bis Ende Dezember wieder eingeführt.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 27. Mai 1889. (1321)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Italienischer Verband. Am 15. Juni tritt ein Nachtrag I zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs vom 1. August 1888, theilweise Aenderungen der Italienischen Schnittsätze infolge eingetretener Abkürzungen, sowie anderweite Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs enthaltend, in Kraft. Derselbe kann zum Preise von 1,20 ℳ von den Verbandsstationen und von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden

Strassburg, den 20. Mai 1889. (1322)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Herausgabe des 6. Nachtrags zum Tarif. Am 1. Juli 1889 tritt der 6. Nachtrag zum Magdeburg-Bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Oktober 1885 in Kraft. Durch denselben werden u. a. Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogenen Bayerischen Stationen Burgheim, Geiselhöring und Teisendorf sowie für die gleichfalls neu einbezogene Station Leipzig (Magdeburger Bahnhof), ferner er-

mässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Brandenburg, Burg b/Magdeburg, Genthin, Gerwisch, Güsen und Wusterwitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg eingeführt. — Ausserdem enthält der Nachtrag Aenderungen der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung der Ausnahmetarife 9 und 10 für bestimmte Stückgüter und die Einführung eines neuen Ausnahmetarifs 12 für Holz des Spezialtarifs III, Holzsägemehl und Holzsägespäne, unverpackt, Holzwolle, Torf, Torfstreu und Torfkohle, sowie die Einführung eines erhöhten Frachtsatzes des Ausnahmetarifs I für Holz zwischen Seybothenreuth und Halle und endlich die Berichtigung eines im 5. Nachtrage enthaltenen Druckfehlers.

Durch die zur Einführung kommenden Frachtsätze für die Station Leipzig (Magdeburger Bahnhof) werden die zur Zeit im Thüringisch-Bayerischen Gütertarif enthaltenen Frachtsätze für Leipzig (Magdeburger Bahnhof) mit der Maassgabe aufgehoben, dass, soweit durch den in Rede stehenden Nachtrag zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif Verkehrsbeschränkungen oder Frachterhöhungen eintreten, die bisherigen Frachtsätze des Thüringisch-Bayerischen Gütertarifs noch bis zum 15. Juli d. J. Gültigkeit behalten. — Ebenso tritt der erhöhte Frachtsatz des Ausnahmetarifs I für Holz zwischen Seybothenreuth und Halle a/S. erst am 15. Juli d. J. in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind vom 1. Juli d. J. ab durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen. Bis zu diesem Zeitpunkt ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion über die durch den Nachtrag eintretenden Frachtverhältnisse Auskunft.

Magdeburg, den 25. Mai 1889. (1323)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover. Am 1. Juni l. J. tritt an Stelle des Ausnahmetarifs Nr. 19 vom 15. April 1888 für den obenbezeichneten Verkehr ein neuer gleichnamiger Ausnahmetarif in Kraft. Durch denselben werden die bisherigen Frachtsätze durchweg ermässigt. Abgabe des Tarifs an Interessenten erfolgt kostenfrei. (1324)

Köln, den 27. Mai 1889.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Obstverkehr mit Belgien. Die für frisches Obst und frische Nüsse im Belgisch-Südwestdeutschen Verkehre — ausgenommen im Verkehre mit Württemberg —, im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen und Belgisch-Bayerischen Verkehre im Jahre 1888 gewährten Frachtermässigungen werden auch für das laufende Jahr für die Zeit vom 1. Juni bis zum Schlusse des Jahres eingeführt. Die gleichen Frachtermässigungen werden auch im Rheinisch-Köln-Minden-Grand Central Belge-Verkehr und für Arnsberg und die westlich hiervon gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld im Bergisch-Märkisch-Belgischen und Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verkehr eingeführt.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. (1325)

Köln, den 27. Mai 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarifheft Theil II in Kraft, enthaltend den Ausnahmetarif für den Versand von Stückgütern, welche als Frachtgut und mit der Bestimmung seewärts über Deutsche Häfen nach ausserdeutschen Ländern verfrachtet zu werden, nach Emden, Leer, Norden und Papenburg zur Auflieferung gelangen, sowie Ergänzungen.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsgüterexpeditionen zu haben. (1326)

Köln, den 26. Mai 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni 1889 tritt ein neues Heft V des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn in Kraft.

Durch dasselbe werden das Heft V des gleichnamigen Tarifs vom 1. August 1884, sowie die in dem Tarif für die Beförderung von Leichen usw. zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und der ehemaligen Nassauischen Eisenbahn vom 1. September 1880 für die Stationen Elz, Hadamar und Staffel bestehenden Frachtsätze aufgehoben.

Soweit durch das neue Tarifheft Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1889 in Geltung. (1327)

Köln, den 26. Mai 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Von heute ab bis auf weiteres können im Verkehr von Oberschlesischen Stationen nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20 000 kg Steinkohlen von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als 10 000 kg oder auch ein Wagen von mehr und ein solcher von weniger als 10 000 kg in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 Kilogramm Ladegewicht verwendet werden. Die Frachtberechnung erfolgt hierbei nach den für Sendungen von 10 000 kg gültigen Kohlenausnahmetarifen.

Breslau, den 25. Mai 1889. (1328)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 17. d. Mts., betreffend Einführung eines vom 20. d. Mts. bis 16. künftigen Monats Gültigkeit habenden Ausnahmetarifs für Oberschlesische Steinkohlen usw. nach allen denjenigen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, welche von der Versandstation 350 oder mehr Kilometer entfernt sind, bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass der in diesem Tarif für die Entfernung von 350 km angegebene Satz von 0,845 Mark für 100 kg in der oben angegebenen Zeit auch für alle Sendungen nach denjenigen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen Anwendung findet, welche von der Versandstation 330 bis 349 km entfernt sind.

Breslau, den 26. Mai 1889. (1329)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 1. Juni d. J. erscheint ein Nachtrag IV zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau sowie ein Nachtrag II zum Anhange desselben. Der erstere enthält ausser bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen anderweite Entfernungen für mehrere Stationen des Direktionsbezirks Berlin, neue Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Haltestellen Kunzendorf a/O. und Langenau (Bad), Ausnahmesätze für Blei und Zink usw. von Oberschlesien nach Niederschönweide (Johannisthal), einen Ausnahmesatz für Stärke usw. von Reppen nach Stettin trans. seewärts und einige Aenderungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag II zum Anhang enthält ermässigte Frachtsätze für mehrere Stationen des Direktionsbezirks Berlin.

Mit dem genannten Tage erlangen auch infolge der Betriebseröffnung auf der Strecke Ribnitz-Rostock die in dem Tarife vom 1. Oktober 1888 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen dieser Strecke Gültigkeit.

Der Nachtrag IV ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0.27 *M.*, der Nachtrag II zum Anhang unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 27. Mai 1889. (1330)
Königliche Eisenbahndirektion.

Durch den am 1. Juni d. J. in Kraft tretenden Nachtrag XIV zum Oberschlesischen Kohlentarif nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg usw. kommen auch direkte Frachtsätze nach der neu eröffneten Haltestelle Broddydamm und ermässigte 40 000 kg-Frachtsätze nach den Stationen Gottersfeld, Kornatowo, Mischke und Stolno zur Einführung.

Breslau, den 27. Mai 1889. (1331)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni d. J. ab findet im Verkehr zwischen Esbjerg, Station der Dänischen Staatsbahnen einerseits und Berlin, Central-Markthalle andererseits eine direkte Abfertigung von Gütern statt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Altona, den 24. Mai 1889. (1332)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft ist die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eröffnete Station Györvar an der Linie Wr.-Neustadt-Kanizsa vom 15. Mai d. J. ab für den allgemeinen Frachtenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 26. Mai 1889. (1333)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a./M.-Altona-Berlin und -Erfurt. Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangen für den Verkehr zwischen Kastel und einigen Stationen der oben genannten Direktionsbezirke ermässigte Sätze zur Einführung. Näheres bei den Güterexpeditionen.

Frankfurt a/M., den 25. Mai 1889. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Weichholz des Oesterreich. Spezialtarifes 2 und der Klasse C treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Kartirungswege bezw. b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen Sp.-T. 2	Klasse C
von Turan a)	1,53* M.	1,19* M.
" " b)	1,41** "	—
" Poprad-Felka a)	1,75* "	1,41* "
" " " b)	1,63** "	—
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Turan a)	1,48* "	1,14* "
" " b)	1,36** "	—
" Poprad-Felka a)	1,70* "	1,36* "
" " " b)	1,58** "	—
Nach Dresden-Elbkai		
von Turan a)	1,78 "	1,41 "
" " b)	1,66 "	—
" Poprad-Felka a)	2,00 "	1,63 "
" " " b)	1,88 "	—

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei * 10 ₰, bei ** 5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 19. Mai 1889. (1335)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni 1889 werden folgende Haltepunkte bezw. Haltestellen zur Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf neu eingerichtet werden:

1. Personenhaltepunkt Szameitkehmen zwischen Heydekrug und Kukoreiten der Strecke Tilsit-Memel,
2. Personenhaltepunkt Neidenburg Stadtwald zwischen Neidenburg und Gutfeld der Strecke Soldau-Allenstein,
3. Haltestelle Broddydamm zwischen Strasburg i. Wstpr. und Radosk der Strecke Jablonowo-Soldau. Letztere Haltestelle Broddydamm wird zugleich für den beschränkten Wagenladungsgüter- und Kleinviehverkehr eröffnet.

   Der Frachtberechnung für Güter und Vieh im Verkehr mit Broddydamm werden bis auf weiteres die Entfernungen für Strasburg i. Wstpr. bezw. Radosk unter Zuschlag von 5 bezw. 11 km zu Grunde gelegt. Fahrzeuge können in Broddydamm nicht verladen werden.

Es werden bis auf weiteres folgende Fahrkarten zur Verausgabung gelangen:

a) zwischen Szameitkehmen einerseits und Memel, Prökuls, Wilkieten, Kukoreiten, Heydekrug und Tilsit andererseits,
b) zwischen Neidenburg Stadtwald und Neidenburg und
c) zwischen Broddydamm einerseits und Thorn Hauptbahnhof, Thorn Stadt, Jablonowo, Konojad, Naymowo, Strasburg i. Wstpr., Radosk, Klonowo, Lautenburg und Soldau andererseits.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund nachstehender Entfernungen:

	km
a) Szameitkehmen-Memel	42,0
" -Prökuls	20,6
" -Wilkieten	12,4
" -Kukoreiten	5,6
" -Heydekrug	7,8
" -Tilsit	51,0
b) Neidenburg - Neidenburg Stadtwald	3,5
c) Broddydamm-Thorn Hauptbahnhof	86,0
" -Thorn Stadt	85,0
" -Jablonowo	27,7
" -Konojad	20,2
" -Naymowo	12,1
" -Strasburg i. Wstpr.	4,4
" -Radosk	10,8
-Klonowo	20,7
" -Lautenburg	27,9
" -Soldau	51,0

Die Abfahrt der Züge von Szameitkehmen und Broddydamm ist aus dem am 1. Juni erscheinenden Fahrplan zu ersehen.

Von bezw. nach Neidenburg Stadtwald werden nur die Züge 863 und 866 halten.

Zug 863 ab Neidenburg 2 Uhr 30 Min. Nachm., Zug 866 von Neidenburg Stadt nach Neidenburg 9 Uhr 23 Min. Abends.

Etwaige Gepäckstücke werden von sämmtlichen Dienststellen unexpedirt mitgenommen und wird die Fracht hierfür auf der Endstation erhoben.

Näheres ist bei vorgenannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 24. Mai 1889. (1336)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juni d. J. erhält die bisherige Station Griethausen den Namen Spyck.

An demselben Tage wird der neu errichtete Haltepunkt Griethausen, zwischen den Stationen Cleve und Spyck der Strecke Cleve-Zevenaar gelegen, für den Personen- und Gepäckverkehr einschliesslich Hunde eröffnet.

An demselben halten die, in dem bereits veröffentlichten Fahrplan für die kommende Sommerperiode verzeichneten Personenzüge zu den daselbst angegebenen Zeiten.

Der Tarif kann auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 25. Mai 1889. (1337)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Am 1. Juni d. J. wird der Haltepunkt Besch zwischen den Stationen Nennig und Perl der Strecke Trier r. M.-Diedenhofen gelegen, für den Personenverkehr ohne Gepäckbeförderung eröffnet. Es halten an demselben die, in dem bereits veröffentlichten Fahrplan für die kommende Sommerperiode angegebenen Züge zu den in demselben vermerkten Zeiten. Der Tarif kann auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 25. Mai 1889. (1338)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Personenverkehr über Mochbern-Schmiedefeld. Mit Ablauf dieses Monats treten zufolge Einstellung der Personenbeförderung auf der Strecke Mochbern-Schmiedefeld die über die letztere gültigen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze ausser Kraft.

Breslau, den 22. Mai 1889. (1339)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

6. Lieferfristverlängerung.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 21. d. Mts. wird bekannt gegeben, dass die sechstägige Verlängerung der Lieferungszeiten für Güter, welche die ausser Betrieb gesetzten Strecken Gössnitz - Crimmitschau und Zwickau - Mosel zu berühren haben, die Genehmigung des Königl. Finanzministeriums erhalten hat.

Dresden, am 24. Mai 1889. (1340)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen. Hoffmann.

7. Generalversammlungen.

Wir berufen die 19. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf

Sonnabend, den 29. Juni d. J., Mittags 12 Uhr,

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn - Betriebsamts zu Braunschweig.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1888/89.
2. Erstattung des Berichts des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl eines Mitgliedes des Aufsichtsraths an Stelle eines ausgeschiedenen.

Magdeburg, den 23. Mai 1889. (1341)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

8. Verdingungen.

Verdingung von Dampfkesseln, Wasserbehältern und Dampfpumpen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen

Loos I. ein Field'scher Dampfkessel für Bahnhof Murow,
" II. ein Field'scher Dampfkessel für Bahnhof Ratibor,
" III. ein schweisseiserner Wasserbehälter von 50 cbm Inhalt für Bahnhof Murow,
" IV. ein schweisseiserner Wasserbehälter von 50 cbm Inhalt für Bahnhof Carlsruhe O/S.,
" V. 2 Stück schweisseiserne Wasserbehälter von 32,5 cbm Inhalt . . 2 " schweisseiserne Wasserbehälter von 28 cbm Inhalt . . } für Bahnhof Ratibor,
" VI. eine liegende Dampfpumpe von 30 cbm Leistung in der Stunde bei 22,5 m Gesammtförderhöhe für Bahnhof Ratibor,

beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von baar 3 M. portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei zu dem auf Mittwoch, den 12. Juni 1889, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen und zwar:

a) die Angebote auf Loos I und II äusserlich mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Field'schen Dampfkesseln bis Vormittags 10 Uhr,
b) die Angebote auf Loos III bis V äusserlich mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Wasserbehältern bis Vormittags 11 Uhr und
c) die Angebote auf Loos VI äusserlich mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung einer Dampfpumpe bis Vormittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 21. Mai 1889. (1342)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 40 000 Schienennägeln ist zu vergeben. Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 12. Juni dahier einzureichen.

Giessen, den 25. Mai 1889. (1343)

Grossherzogliche Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung und Aufstellung einer aus 4 gekuppelten Schlagbäumen bestehenden Barriere an dem Uebergang der Staatsstrasse dahier soll vergeben werden. Bedingungen und Uebersichtszeichnung können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden. Angebote sind bis zum 8. Juni d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 26. Mai 1889. (1344)

Grossherzogliche Direktion.

9. Bilanzen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Bilanz pro 31. Dezember 1888.

Aktiva.

		M.	Pf.	M.	Pf.
1	Eisenbahnanlage von Halberstadt nach Blankenburg pr. 31. Dezember 1887	2 645 943	41		
	Zugang durch Erweiterungen 1888	1 093	13	2 647 036	54
2	Eisenbahnanlage von Blankenburg nach dem Hüttenplatz	—	—	188 522	18
3	Eisenbahnanlage von Langenstein nach Derenburg	—	—	189 646	84
4	Eisenbahnanlage von Blankenburg nach Tanne pr. 31. Dezember 1887	3 694 835	37		
	Zugang 1888	219 367	68	3 914 203	05
5	Magazinbestand, Reservetheile pr. 31. Dezember 1887	56 127	05		
	Zugang 1888	40 120	69	96 247	74
6	Effekten	—	—	80 358	60
7	Debitoren	—	—	429 333	22
8	Kassenbestand am 31. Dezember 1888	—	—	40 015	69
	Summa	—	—	7 585 363	86

Passiva.

		M.	Pf.	M.	Pf.
1	Stammaktien	1 200 000	—		
	„ Lit. B.	1 000 000	—	2 200 000	—
2	Stamm-Prioritätsaktien	—	—	1 200 000	—
3	Prioritätsobligationen, 4 pCt.	—	—	3 261 800	—
4	„ 5 „	—	—	157 200	—
5	Amortisirte Prioritätsobligationen	—	—	23 600	—
6	Subvention der Zuckerfabrik und Stadt Derenburg	—	—	70 000	—
7	Reservefonds A.	—	—	63 982	75
8	„ B.	—	—	2 602	35
9	Erneuerungsfonds A.	—	—	9 315	65
10	„ B.	—	—	10 918	08
11	Bilanz-Reservefonds	—	—	22 400	—
12	Zuschuss des Reservefonds A. zu beschafften Erweiterungen bis ult. 1888	—	—	121 965	75
13	Kreditoren	—	—	135 898	51
14	Nicht erhobene Dividende	—	—	180	—
15	Betriebsüberschuss	—	—	305 500	77
	Summa	—	—	7 585 363	86

Gewinn- und Verlustrechnung.

Soll.

		M.	Pf.
1	Betriebsausgaben Tit. I bis IX der Betriebsrechnung (ausschl. Tit. VI und VII, Ausgaben der Erneuerungs- und Reservefonds)	377 941	78
2	Rücklagen in die Fonds	23 303	48
3	Verzinsung der Prioritätsobligationen	128 794	—
4	Tilgung der Prioritätsobligationen	15 100	—
5	Statutenmässige Tantième	3 523	10
6	Zu sonstigen Zwecken	4 800	—
7	Eisenbahnsteuer	3 022	72
8	Reingewinn zur Vertheilung als Dividende	148 000	—
9	Vortrag auf neue Rechnung	2 260	95
		706 746	03

Haben.

		M.	Pf.
1	Uebertrag aus dem Vorjahre	932	38
2	Betriebseinnahmen Tit. I bis VI der Betriebsrechnung	705 813	65
		706 746	03

Blankenburg Harz, den 22. Mai 1889. Die Direktion. (1345)

10. Offene Stellen.

Zur Detailbearbeitung und eventuell zur Leitung des Bahnhofsumbaus Eisenberg wird alsbald ein erfahrener Eisenbahningenieur gesucht. Meldungen erbitten wir unter Beifügung der Zeugnisse, eines kurzen Lebenslaufes und Angabe der Gehaltsansprüche bis spätestens 5. Juni.

Eisenberg S.-A., am 17. Mai 1889. (1346)

Der Vorstand
der Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von S. Jourdan in Mainz, betreffend Lichtpauspapier, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 10). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 42. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. Juni 1889.

Inhalt:

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1887.

Durch die geschäftsführende Verwaltung des Vereins ist kürzlich der achtunddreissigste Jahrgang dieser Statistik veröffentlicht, welche die umfassendsten und zuverlässigsten statistischen Notizen über die Entwickelung und die Leistungen der dem Vereine angeschlossenen Bahnen bietet, deren Gebiet sich über Deutschland, die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie, die Königreiche Belgien, Rumänien und der Niederlande, das Grossherzogthum Luxemburg und einen Theil von Russisch-Polen erstreckt. Nicht allein für den Eisenbahnfachmann, sondern überhaupt für jeden, welcher Werth darauf legt, ein unabhängiges, vertieftes und sachlich begründetes Urtheil über Eisenbahnverhältnisse zu gewinnen, bietet die Vereinsstatistik eines der wichtigsten und ergiebigsten Hilfsmittel.

Die Nachrichten des vorliegenden Berichtsjahres schliessen sich, was die allgemeine Eintheilung der Statistik betrifft, dem Vorjahre streng an, nur ist das der Statistik für das Jahr 1886 beigefügte Kontirungsschema der Königlich Rumänischen Staatsbahnen diesmal nicht — wie in den Vorjahren — durch ein solches einer anderen Vereinsbahn ersetzt worden. Um eine leichtere Vergleichung zu ermöglichen, sind den Gesammtergebnissen auch diejenigen der beiden Vorjahre — 1886 und 1885 — beigefügt worden.

Die in dem Rechnungsjahr 1887 dem Vereinsgebiete angehörigen Eisenbahnverwaltungen sind unter 98 Nummern aufgeführt und zerfallen in folgende drei Hauptabschnitte:

A. Deutsche Eisenbahnen;
B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen und
C. Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen.

Die Verstaatlichung der Deutschen im Privatbesitz befindlichen Bahnen schreitet fort und fort weiter, insbesondere sind die durch dieselbe bedingten Aenderungen innerhalb der Preussischen Staatsbahnverwaltung zu erwähnen, welche hinsichtlich der Besitz- und Betriebsverhältnisse, sowie bei den statistischen Zahlen überhaupt infolge der anderweiten Eintheilung der Verwaltungsbezirke zum Ausdruck gelangen. Aber auch bei den Deutschen Mittelstaaten und in Oesterreich-Ungarn hat sich in neuerer Zeit eine sehr rege Stimmung für die Verstaatlichung der im Privatbesitz befindlichen Bahnen geltend gemacht. Hervorzuheben ist, dass die in das Eigenthum des Preussischen Staates übergegangene a) Aachen-Jülicher Eisenbahn unter den Linien des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und b) Nordhausen-Erfurter Eisenbahn unter den Linien des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. aufgeführt sind. Die Szamosthaler Eisenbahn, welche aus dem Vereine geschieden ist, hat Materialien für das Rechnungsjahr 1887 nicht mehr geliefert und erscheint deshalb nicht in dem vorliegenden Jahrgang der Statistik. Zum ersten Male erscheinen in der Statistik:

1. die 1,975 km lange Nebenbahn von Eberstadt nach Pfungstadt, welche am 20. Dezember 1886 dem Betriebe übergeben wurde und Eigenthum des Hessischen Staates ist. Die Leitung des Betriebes dieser Nebenbahn, die Ueberwachung der Einnahmen und Ausgaben, sowie die betreffende Abrechnung erfolgt — vorerst bis zum Ablauf des Jahres 1888 — durch die Verwaltung der Main-Neckarbahn;
2. die 69,04 km lange, nach der Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung betriebene »Braunschweigische Landes-Eisenbahn; die Strecke Braunschweig-Derneburg (44,05 km) wurde am 18. Juli 1886 für den Personen- und am 5. August desselben Jahres für den Güterverkehr, die Verbindungsbahn von Braunschweig (Wilhelmithorbahnhof) nach Braunschweig (Staatsbahnhof) (1,60 km) am 3. September 1886, die Zweigbahn Hoheweg-Wolfenbüttel (4,15 km) am 17. Oktober 1886, die Strecke Derneburg-Bockenem (10,97 km) am 27. Mai 1887 und die

Strecke Bockenem-Gr.-Rhüden (8,27 km) am 1. Oktober 1887 eröffnet;

3. die 43,90 km lange Lokalbahn von Mährisch-Weisskirchen über Wallachisch-Meseritsch nach Wsetin, welche seitens der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn käuflich erworben und der Betrieb derselben am 1. Oktober 1887 übernommen worden ist;
4. die 42,51 km lange Kremsierer Eisenbahn, welche Eigenthum einer gleichnamigen Aktiengesellschaft ist und von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit 1. Januar 1887 für Rechnung der Eigenthümerin betrieben wird;
5. die von der Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn betriebenen, der Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen gehörigen, am 30. November 1886 dem Betriebe übergebenen Linien Hliboka-Berhometh, 71,76 km lang (Hliboka-Berhometh a. S. 52,92 km und Karapcziu a. S.-Czudin 18,84 km) und die am 21. Dezember 1886 dem Betriebe übergebene Strecke Berhometh a. S.-Mezebrody 9,22 km;
6. die 32,796 km langen, der gleichnamigen Aktiengesellschaft gehörigen Kolomeaer Lokalbahnen, deren Betrieb gleichfalls von der Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn geführt wird. (Die Strecke Kolomea-Peczenizyn-Szczepanowski, 14,72 km, wurde am 1. Oktober und die übrigen Strecken am 1. Dezember 1886 dem Betriebe übergeben.)

Ausser den in der Statistik aufgeführten Linien waren noch einzelne Strecken vorhanden, welche im Laufe des Jahres 1887 eröffnet worden sind, aber für Rechnung der betr. Baufonds betrieben wurden und deshalb bei den vorliegenden Betriebsergebnissen nicht weiter in Betracht kommen.

Die Bahn- und Betriebslängen der drei Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das Berichtsjahr sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, wobei zu bemerken ist, dass die in Klammern stehenden Zahlen die betr. Ergebnisse des Vorjahres darstellen.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1887			Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1887			Betriebslänge im Jahresdurchschnitte		
		Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen Bahnlänge	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre
		Kilometer								
1	Deutsche Bahnen	30 780 (30 738)	7 516 (6 705)	38 296 (37 443)	38 542 (37 663)	37 916 (37 047)	38 469 (37 594)	38 100 (37 285)	37 496 (36 692)	38 032 (37 219)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	19 552 (19 274)	3 454 (2 724)	23 006 (21 998)	23 583 (22 404)	23 327 (22 164)	23 577 (22 398)	22 956 (22 198)	22 703 (21 957)	22 950 (22 192)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	5 167 (5 091)	474 (139)	5 641 (5 230)	6 174 (5 668)	6 101 (5 591)	6 170 (5 664)	5 937 (5 373)	5 860 (5 297)	5 933 (5 369)
	zusammen	55 499 (55 103)	11 444 (9 563)	66 943 (64 671)	68 299 (65 735)	67 344 (64 802)	68 216 (65 656)	66 993 (64 856)	66 059 (63 946)	66 915 (64 780)

Am Schlusse des Betriebsjahres 1886 betrug die Betriebslänge 65 735 km, hat sich somit im Jahre 1887 um 2 564 km oder um 3,90 Hundertstel vermehrt.

Die Ermittelung der in der vorstehenden Tabelle angegebenen Betriebslänge ist auf die Weise erfolgt, dass diejenigen Strecken, hinsichtlich welcher im Laufe des Betriebsjahres eine Veränderung stattgefunden hat, nicht in ihrer vollen Länge, sondern nur im Verhältniss der Tage, während welcher dieselben im Betriebe der betreffenden Verwaltung gestanden haben, zur Berechnung gelangt sind.

Der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen enthielt in dem Berichtsjahre an Brücken, bei welchen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 29 034 (28 275) Stück mit einer Gesammtweite der lichten Oeffnungen von 389 360 (378 682) m. Es befanden sich hierunter:

1. 897 (856) Brücken oder rund 3 Hundertstel der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der Oeffnungen über 30 m und
2. 3 858 (3 731) „ oder rund 13 Hundertstel der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der Oeffnungen von 10 bis einschliesslich 30 m,

wobei für die Einreihung der Brücken mit mehreren Oeffnungen von ungleichen Lichtweiten das lichte Maass der weitesten Oeffnung als maassgebend betrachtet ist. Auf die Gesammtweite der lichten Oeffnungen der Brücken unter 1. entfielen rund 28 und unter 2. rund 35 Hundertstel.

Die Gesammtlänge der Viadukte betrug 75,6 (72,4) km, diejenige der Tunnels 248,7 (244,9) km.

Von der Bahnlänge waren im ganzen eingleisig 53 104 (50 628) km, zweigleisig 14 314 (14 117) km und drei- bezw. viergleisig 61 (61) km.

Auf die einzelnen Bahngruppen vertheilen sich diese Zahlen wie folgt:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	Von der Bahnlänge sind eingleisig	zweigleisig	drei- bezw. viergleisig
		Kilometer		
1	Deutsche Bahnen	27 126 (26 409)	11 167 (11 029)	61 (61)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	20 925 (20 020)	2 008 (1 974)	— —
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	4 963 (4 199)	1 139 (1 114)	— —

Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengleise betrug bei den Deutschen Bahnen 16 054 (15 643) km, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 5 803 (5 584) km, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 946 (1 794) km bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 23 803 (23 021) km und die Gesammtlänge aller Gleise 105 647 (102 082) km. Von der Gesammtlänge der Gleise entfallen auf die eingleisigen Strecken 50,2 (49,6), auf die zweigleisigen 27,1 (27,7), auf die drei- bezw. viergleisigen Strecken 0,2 (0,2) und auf die Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengleise 22,5 (22,5) Hundertstel.

Von der Gesammtlänge aller Gleise kommen auf Schienen aus Eisen 36 101 (38 478), aus Stahl 60 985 (54 322) und auf Schienen aus Eisen und Stahl 8 560 (9 280) km.

Die Spurweite der Gleise ist bei den Deutschen Bahnen — mit Ausnahme der Halberstadt-Blankenburger Bahn, bei welcher dieselbe 1,436 m beträgt — die normale (1,435); von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen haben 13 Bahnen — darunter 4 Nebenbahnen — eine solche von 1,436 m, die übrigen die normale; von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen haben — wie im Vorjahre — 9 die normale Spurweite, 3 eine solche von 1,436 m und je eine, die Lüttich-Maastrichter und Chimaybahn eine solche von 1,440 bezw. 1,445 m.

In dem Berichtsjahre betrugen die sämmtlichen vorhandenen Weichen, auf einfache Weichen berechnet, 142 981 (137 710) Stück, bei deren Ermittelung eine dreistellige Weiche gleich zwei einfachen Weichen, eine halbe Englische desgleichen und eine ganze Englische gleich vier einfachen Weichen gerechnet worden ist.

Die ganze Bahnlänge enthielt 20 474 (19 589) km = 30 (30) Hundertstel derselben in ebenen Strecken; in Neigungen über 1 : 40 lagen 100 (69) km und zwar: 58 km in dem Bezirke der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, je 7 km in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, 6 km im Bezirke der Badischen Staatsbahnen, je 5 km in den Bezirken der Böhmischen Nordbahn und der Königlich Rumänischen Staatsbahnen, 4 km im Gebiete der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien), 3 km im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.) und je 1 km in den Bezirken der Direktionsbezirke Altona und Köln (rechtsrh.), der Kolomeaer Lokalbahnen und der Prinz Heinrichbahn. Von der Bahnlänge lagen in geraden Strecken 48 326 (46 343) km oder 72 (72) Hundertstel derselben und 215 (194) km in Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 200 m; von letzteren enthielten u. a. die Bayerischen Staatsbahnen 19 km, die Sächsischen Staatsbahnen 38 km, der Direktionsbezirk Berlin 8 km, Elberfeld 11 km, Hannover 4 km, Köln (linksrh.) 3 km und Köln (rechtsrh.) 5 km, die K. K. Oesterreichischen Staats-

bahnen 34 km, die Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuburg 3,81 km, die Böhmischen Kommerzialbahnen und die Kolomeaer Lokalbahnen je 3 km, die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien) 31 km, (Ungarische Linien) 4 km, die K. K. priv. Südbahn 7 km, die Königlich Ungarischen Staatsbahnen 4 km, die Barcs-Pakraczer Bahn 10 km und die Prinz Heinrichbahn 4 km. Den kleinsten Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke — 50 m — besassen die Sächsischen und Niederländischen Staatsbahnen.

In dem Gebiete der Vereinsbahnen waren in dem Berichtsjahre 10 667 (10 188) Stationen und Haltestellen, 1 480 (1 378) Signal-Zwischenstationen mit Sprechapparaten zu verzeichnen.

Die Länge der Telegraphenleitungen betrug bei den Deutschen Bahnen 128 855 (125 772) km, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 55 810 (52 694) km, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 15 101 (13 619) km, bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 199 766 (192 085) Kilometer; der Zuwachs beträgt mithin gegen das Vorjahr 4,00 Hundertstel.

Ausserdem besassen die sämmtlichen Vereinsbahnen 278 (343) Zeigerapparate, 21 413 (20 438) Morseapparate, 2 029 (1 604) Fernsprecher, 390 (411) tragbare Schreibapparate, 864 (1 042) Apparate anderer Bauart, 4 110 (4 012) Blockapparate und 65 200 (63 364) Läutewerke.

Die Gesammtsumme der bis Ende des Betriebsjahres 1888 für die dem Vereine angehörenden Privatbahnen, und zwar sowohl für die erste Herstellung, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen derselben genehmigten Anlagekapitalien betrug:

1. bei den Deutschen Bahnen . . 733 911 157 (804 501 157) *M.*
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . . . . . 5 728 710 335 (6 253 333 867) „
3. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 639 075 751 (636 364 852) „
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 7 101 697 243 (7 694 199 876) *M.*

Wenn eine Bahn durch Kauf erworben ist, so ist nicht das ursprüngliche Anlagekapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als Anlagekapital angesehen.

Die erhebliche Verminderung des Anlagekapitals bei den Deutschen Bahnen gegen das Vorjahr ist durch die Verstaatlichung der im Eingange genannten Privatbahnen entstanden.

Von dem Gesammtbetrage des genehmigten Anlagekapitals sind zu anderweiten Unternehmungen verwendet worden:

1. Seitens des Deutsch-Nordischen Lloyd 900 000 *M.* für Hafenbauten und Beschaffung von Dampfschiffen;
2. seitens der Lübeck-Büchener Eisenbahn 234 960 *M.* als Beitrag zu den Anlagekosten der ehemaligen Fähranstalt zu Lauenburg und 929 022 *M.* als Beitrag zum Bau der Elbbrücke bei Lauenburg;
3. seitens der Westholsteinischen Eisenbahn 195 488 *M.* für die Dampffähranlage zwischen Karolinenkoog und Tönning.
4. seitens der Buschtêhrader Eisenbahn 13 000 000 *M.* für den Ankauf des Steinkohlenwerkes Buschtêhrad-Rapitz, von welcher Summe 11 775 654 *M.* verwendet sind;
5. seitens der Graz-Köflacher Eisenbahn 8 852 146 *M.* für den Bergwerksbesitz und die Industriebahnen;
6. seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 8 092 151 *M.* für die Ostrau-Michalkowitzer Bergwerksbahn, 5 270 747 *M.* für den anderweiten Besitzstand, 12 383 238 *M.* für den Bergwerksbesitz und 7 767 778 *M.* für den Bau der Lokalbahnen.
7. seitens der Mährisch-Schlesischen Centralbahn 6 800 000 *M.* für den Bau der Strecke Troppau-Zauchtl, welcher seit einer Reihe von Jahren eingestellt ist;
8. seitens der Oesterreichischen Nordwestbahn 1 756 919 *M.* für den antheiligen Erwerb der Wiener Verbindungsbahn und 1 797 139 *M.*, sowie 1 023 034 *M.* für die Herstellung von Beamten- und Arbeiterkolonien;
9. seitens der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft 47 753 758 *M.* für den Erwerb der Domänen, Berg- und Hüttenwerke, 9 711 598 *M.* für das Inventar derselben, Materialvorräthe usw. und 12 279 054 *M.* für die sonstigen Immobilien und die Werksbahn Lissava-Anina;
10. seitens der Südbahn-Gesellschaft 11 808 488 *M.* für die Anlage der elektrischen Bahn Mödling-Brühl, für den Antheil an dem Erwerb der Wiener Verbindungsbahn, das Schienenwalzwerk Graz, die Arbeiterhäuser in Marburg, die Hôtels in Toblach, Semmering und Abbazia, sowie 4 781 579 *M.* und 1 740 739 *M.* für Materialvorräthe;
11. seitens der Niederländischen Rhein-Eisenbahn 5 000 000 *M.* zur Betheiligung an dem Unternehmen der Leiden-Woerdener Eisenbahn.

Ausserdem sind von der Badischen Staatsbahnverwaltung 2 299 805 *M.* und von der Pfälzischen Maximiliansbahn 811 565 *M.* als Beihilfe zur Erbauung der Gotthardbahn geleistet worden. Die ausserdem von anderen Bahnverwaltungen zur Erbauung der Gotthardbahn geleisteten Zuschüsse sind nicht angegeben worden.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1887 verwendeten Anlagekapitals betrug:

Ltde. Nr.	Bahngruppe	überhaupt	im Jahresdurchschnitte	auf 1 km Bahnlänge
		Mark		
1	bei den Deutschen Bahnen	9 972 485 584 (9 875 543 491)	9 915 259 499 (9 815 956 876)	260 140 (263 359)
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	6 060 239 384 (5 923 149 167)	4 497 207 118 (4 432 982 259)	272 787 (273 637)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	1 238 531 930 (1 208 812 828)	988 835 945 (963 291 805)	225 147 (237 488)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	17 271 256 898 (17 007 505 486)	15 401 302 562 (15 212 230 940)	261 480 (264 778)

Das Anlagekapital im Jahresdurchschnitte ist ermittelt, indem das Kapital derjenigen Strecken, hinsichtlich welcher im Laufe des Betriebsjahres eine Veränderung (Neueröffnungen, Kauf- und Verkauf, Ausserbetriebsetzungen usw.) stattgefunden hat, nicht in dem vollen Betrage, sondern nur im Verhältniss der Betriebszeit in Ansatz gebracht worden ist, z. B. nur zu ¾, wenn der Betrieb zu Anfang des zweiten Vierteljahres begann. Auch sind Beträge, welche während des Betriebsjahres nach und nach für Erweiterungen und Verbesserungen usw. verwendet sind, nur nach Verhältniss der Verwendungszeit, oder wenn diese Beträge sich über das ganze Betriebsjahr, bezw. über einen Theil desselben nahezu gleichmässig vertheilen, nach Maassgabe der mittleren Verwendungszeit in Ansatz gebracht.

(Fortsetzung folgt.)

Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin

in der Zeit vom 1. April 1888 bis 31. März 1889.

Innerhalb des Zeitraumes vom 1. April 1888 bis zum 31. März 1889 wurden an Forderungs- und Schuldposten 128 989 Posten verrechnet und zwar:

in Deutscher Währung 112 788; in Oesterreichischer Währung (Noten) 9 182. desgl. in Silber 35, desgl. in Gold 261; in Russischer Währung (Noten) 2 373, desgl. in Gold 2; in Französischer Währung in Gold 3 138, desgl. ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber 1 210.

Die Anzahl der im Vorjahre verrechneten Posten betrug 146 750 gegen 130 314 im Rechnungsjahre 1886/87 und gegen 121 518 im Rechnungsjahre 1885/86.

Gegen das Vorjahr ist mithin eine Verminderung der verrechneten Posten um 17 761 oder um 12,10 Hundertstel eingetreten, welche sich daraus erklärt, dass seit dem 1. April 1888 — im Einverständniss mit den betreffenden Verwaltungen — in den für die zahlenden Verwaltungen angefertigten Rechnungsauszügen die zu vergütenden Beträge aus dem Vereins-Rundreiseverkehr und die zu erstattenden Militärfahrgelder nicht mehr, wie in den früheren Jahren einzeln, sondern nur mit ihrer Gesammtsumme aufgenommen worden sind. Bei Einzelaufführung der betreffenden Schuldposten würde die Gesammtzahl aller verrechneten Forderungs- und Schuldposten sich um 23 652 vermehrt, also 152 641 betragen haben.

Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1888/89 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich (auf Mark usw. abgerundet):

in Deutscher Währung auf 228 434 126 *M.*, in Oesterreichischer Währung und zwar: Noten auf 11 935 362 fl., desgl. Silber auf 18 160 fl., desgl. Gold auf 50 524 fl., in Russischer Währung (Noten) auf 2 045 777 R., (Gold) auf 2 R., in Französischer Währung (Gold) auf 9 354 603 Frcs., desgl. ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber auf 2 655 729 Frcs.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Begleichung von 128 989 Posten auf 4 389 Posten gegen 146 750

und 4 554 Posten im Vorjahre, 130 314 und 5 046 im Rechnungsjahre 1886/87 und 121 518 und 4 854 Posten im Rechnungsjahre 1885/86 verringert worden.

Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrug 262 555 983 ℳ, während die schliesslich baar gezahlten Beträge zusammen 121 984 445 ℳ ausmachten.

In dem gleichen Zeitraum des Jahres 1887/88 betrug die zur Verrechnung angemeldete Geldsumme aller Währungen 244 679 118,49 ℳ und die Summe der baar gezahlten Beträge 110 408 724,48 ℳ gegen 229 666 657,86 und 106 982 734,81 ℳ im Berichtsjahre 1886/87, 224 539 484,54 und 97 956 129,41 ℳ im Berichtsjahre 1885/86, 244 459 242,47 und 103 728 665,31 ℳ im Berichtsjahre 1884/85 und gegen 268 137 279,91 und 107 136 258,66 ℳ im Berichtsjahre 1883/84.

Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi betrug im Rechnungsjahre 1883/84 = 1 : 0,39, 1884/85 = 1 : 0,42, 1885/86 = 1 : 0,43, 1886/87 = 1 : 0,47, 1887/88 = 1 : 0,45, 1888/89 = 1 : 0,46.

Da die angemeldeten und verrechneten Posten von zusammen 82 725 Posten durch Begleichung auf 4 389 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 18,85 (im Vorjahre 17,34) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der Deutschen Währung allein (bei 74 005 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1 998 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 37,04 (im Vorjahre wie 1 : 35,47) stellt.

Uebersicht derjenigen Preussischen Staatseisenbahnen, auf welchen im Jahre 1888 der grösste Güterverkehr stattfand.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Eisenbahndirektion	Nähere Bezeichnung der Strecke	Länge der Strecke km	Zahl der Gleise	Grösste Zahl der in der Lastrichtung täglich beförderten Güterzüge	Güterwagenachsen
1	Köln (rechtsrheinisch)	Berge-Borbeck-Frintrop	4,6	3	*)	4 388
		Frintrop-Oberhausen	4,5	4	*)	6 411
2	Breslau	Gleiwitz-Laband	5,8	2	47	4 874
		Laband-Kosel	31,1	—	42	4 437
		Oppeln-Breslau	81,6	—	38	3 960
3	Köln (linksrheinisch)	Hochfeld-Oppum	13,0	2	30	7 630
		Saarbrücken-Dudweiler	6,0	2		
		Dudweiler-Friedrichsthal	6,8	3	34	3 203
		Friedrichsthal-Neunkirchen	9,0	2		
4	Elberfeld	Herdecke-Witten	11,2	2	36	2 464
		Holzwickede-Unna	6,9	—	28	2 954
5	Hannover	Soest-Altenbeken	69,9	2	25	2 541
		Hamm-Minden	112,0	—	22	2 687
		Wunstorf-Hainholz	18,4	—	28	2 740

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2017 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 2024 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 27. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Sequestration der Oesterreichischen Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Diese seit längerer Zeit schon vorhergesehene und im Abgeordnetenhause vom gewesenen Minister Dr. Herbst dringend verlangte Sequestration bildet das Eisenbahnereigniss der verflossenen Woche. Der betreffende Erlass an den Verwaltungsrath lautet wie folgt:

Im Einvernehmen mit dem K. K. Finanzministerium finde ich mich bestimmt, die Uebernahme des Betriebes der beiden Oesterreichischen Linien der geehrten Gesellschaft in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes vom 14. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 112, § 4, durch den Staat mit 1. Juli d. J. anzuordnen und diese Betriebsführung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu übertragen. Indem ich die letztgenannte Verwaltungsstelle gleichzeitig entsprechend anweise, fordere ich den geehrten Verwaltungsrath auf, in Bezug auf den Betrieb der Oesterreichischen Linien der Gesellschaft Verfügungen, welche wegen ihrer grösseren Wichtigkeit oder wegen der längeren Dauer ihrer Wirksamkeit auf die künftige staatliche Betriebsführung Einfluss nehmen könnten, von nun an nur im vorhergehenden Einvernehmen mit der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu treffen. Behufs der Erörterung der Durchführungsmodalitäten dieser Betriebsübernahme sowie jener der im dortseitigen Betriebe stehenden Lokalbahnen, und um dem geehrten Verwaltungsrathe Gelegenheit zu geben, aus diesem Anlasse etwaige vom Standpunkte der sozietären Verwaltung, sowie im Interesse der Aktionäre sich ergebende Wünsche und Anträge zum Zwecke der einverständlichen Austragung zur Sprache zu bringen, lade ich den geehrten Verwaltungsrath ein, soweit erforderlich, im Einvernehmen mit den gleichzeitig entsprechend verständigten Verwaltungen der im dortseitigen Betriebe stehenden Lokalbahnen die diesfalls vom dortseitigen Standpunkte sich ergebenden Anregungen und Anträge baldmöglichst hierher bekannt zu geben und sohin bevollmächtigte Vertreter zu den seinerzeit im Gegenstande im Handelsministerium zu pflegenden Verhandlungen entsenden zu wollen. Ich gebe hierbei schliesslich der Erwartung Ausdruck, dass der geehrte Verwaltungsrath die Durchführung der in Frage stehenden, auf unabweisbaren, betriebsökonomischen und eisenbahnpolitischen Erwägungen beruhenden Maassnahme durch loyales Entgegenkommen nach Möglichkeit fördern und erleichtern werde. Wien, am 20. Mai 1889. Der K. K. Handelsminister: Bacquehem.

Gleichzeitig ergingen Erlässe an die Verwaltungen der drei Lokalbahngesellschaften, deren Linien die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn betreibt. In den Konzessionsurkunden der Bukowinaer Lokalbahnen und der Lemberg-Belzecer Eisenbahn ist der Regierung das Recht gewahrt, für den Fall der Uebernahme der Hauptbahn auch diese Bahnen in Betrieb zu nehmen. In den Erlässen an diese beiden Gesellschaften wird daher einfach auf die bezüglichen Konzessionsbestimmungen verwiesen. Hinsichtlich der Kolomeaer Lokalbahnen ist der Regierung ein solches Recht nicht vorbehalten. Es wird daher dem Verwaltungsrathe dieser Gesellschaft nur mitgetheilt, dass im Hinblicke auf die Uebernahme der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn sachgemäss auch diese Lokalbahnen in den Staatsbetrieb zu übertragen sein werden, und der Verwaltungsrath wird eingeladen, in Verhandlungen mit der Regierung einzutreten. Die beiden Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn haben eine Baulänge von 356,5 km, die drei Lokalbahnen eine Länge von 330 km, das Netz der Oesterreichischen Staatsbahnen erhält daher einen Zuwachs von 686,5 km und gelangt dadurch zu einer Ausdehnung von 6 330 km. Die Organisation der Staatsbahnen soll durch die Einbeziehung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zunächst keine Aenderung erfahren; die neu zu übernehmenden Linien werden der staatlichen Betriebsdirektion in Lemberg zugewiesen, und es wird nur noch ein Eisenbahn-Betriebsamt in Czernowitz errichtet werden.

Verstaatlichung der Ungarisch-Galizischen und Ungarischen Westbahn.

Aus den Bemerkungen des Eisenbahnausschusses zu dem Motivenberichte der Regierung über diese nun vom Reichsrathe genehmigte Gesetzesvorlage ist folgendes nachzutragen:

Von einer Seite wurde bemerkt, dass die zur Vereinfachung des Verhältnisses wünschenswerthe gänzliche Beseitigung der gesellschaftlichen Vertretungen wohl erst in einer vielleicht fernen Zukunft werde stattfinden können, da die Auseinandersetzung bezüglich der Lasten, welche im Falle dieser Einlösung auf jede der beiderseitigen Strecken zu übernehmen sein werden, durch deren Simultanhaftung für die ausgegebenen Prioritäts-Obligationsanlehen erschwert sei und überdies die Vornahme der die Vorbedingung der Einlösung bildenden Konvertirung der 5 pCt. Prioritätsanlehen der in Rede stehenden Bahnen durch den Staat, welcher eine vorzeitige Kündigung nicht vorsieht, anders als auf dem Wege einer freiwilligen Konvertirung überhaupt nicht in Aussicht genommen werden könne. Ohne die vollkommen zutreffende Richtigkeit dieser Bemerkungen zu bezweifeln, ist es doch klar und wurde auch im Ausschusse von keiner Seite bestritten, dass es eben die Eigenart der beiden Bahnen als gemeinsame ist, welche ein anderes als das Vorgehen in Gemässheit der Regierungsvorlage unthunlich macht,

---

*) Angabe fehlt.

und dass bei weiterem Sinken des Zinsfusses auch die Vornahme der Konversion in dieser oder jener Form nähergerückt sein wird. Weiter wurde im Ausschusse bemerkt, dass der Vorgang bezüglich des Investitionsanlehens für die Oesterreichische Strecke der Ungarischen Westbahn insofern ein ungewöhnlicher sei, als dieses Anlehen noch von der Gesellschaft kontrahirt, dann aber sofort vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden soll. Es wurde indess hervorgehoben, dass in diesen eigentlich doch minder wichtigen Einzelheiten ein Bedenken gegen den Antrag der Regierung nicht gefunden werden könne, wenn auch die Beschaffung des Investitionsbedarfes einfacher und richtiger durch den Staat zu erfolgen hätte.

Gegenstände von archäologischem oder kunsthistorischem Werthe.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hatte bezüglich der Auffindung solcher Gegenstände beim Bau der Eisenbahnen umständliche Erlässe an ihre Betriebsdirektionen und Bauleitungen ausgegeben, damit solche wissenschaftlichen oder kunsthistorischen Funde gehörig verwahrt und an die K. K. Centralkommission für Kunst und historische Denkmale bezw. an die in jedem Lande hierfür aufgestellten Konservatoren abgeführt eventuell auch eingehend beschrieben werden. Das K. K. Handelsministerium hat nun die Verwaltungen der Privateisenbahnen aufgefordert, diesbezüglich in ähnlicher Weise vorzugehen, zu welchem Behufe die gedachten Verfügungen der K. K. Generaldirektion in Nr. 60 des „V.-Bl.“ von diesem Jahre veröffentlicht wurden.

Infektionskrankheiten in Bahnwächter-Familien.

Nachdem solche Krankheiten nicht selten bei diesen Familien eintreten und die den Wächterdienst übernehmenden Substituten die Wächterwohnung nicht betreten dürfen, so dass sie allen Unbilden der Witterung ausgesetzt sind, hatte die Generaldirektion der Nordwestbahn transportable Signalhütten angeschafft, welche jeweilig in solchen Bedarfsfällen an Ort und Stelle behufs der Unterbringung dieser Substituten befördert werden. Seitens des Handelsministeriums wurde diese Vorkehrung als äusserst zweckmässig bezeichnet und allen übrigen Bahnverwaltungen zur Nachahmung empfohlen.

Peagevertrag für die StreckeLeoben-Graz.

Im Hinblick auf den seitens der Steiermärkischen Handelskammern angestrebten Peagevertrag für die oben angeführte Strecke zwischen der Südbahn und den Staatsbahnen erklärte der Handelsminister den Steierischen Mitgliedern des Eisenbahnrathes privatim, dass die Agitation für einen solchen Vertrag nur die in Wien und in Oberösterreich herrschenden Befürchtungen wegen Verkehrsablenkung steigern und die bisher Obersteiermark gemachten Zugeständnisse in Frage stellen könnte.

Betrieb der Ungarischen Westbahn.

Nach einer offiziellen Mittheilung der Ungarischen Staatsbahnen ist der Vertrag hinsichtlich Verstaatlichung der Ungarischen Linien der Ungarischen Westbahn bereits in Rechtskraft erwachsen. Durch einen Erlass des Kommunikationsministers wird daher die zum Betriebe dieser Linien provisorisch errichtete Abtheilung am 31. d. Mts. aufgelöst, und werden diese Strecken definitiv dem Netze der Ungarischen Staatsbahnen einverleibt. In Verbindung hiermit wird für die Strecke Budapest-Franzstadt bis Bruck, ferner für die Linien der ehemaligen Ungarischen Westbahn, sowie für die von der letzteren früher betriebenen Vizinalbahnen eine neue Betriebsleitung mit dem Sitze in Budapest errichtet und in Raab ein Verkehrsinspektorat etablirt, dessen Wirksamkeit sich auf dieses ganze Gebiet erstreckt, jedoch der bezeichneten Betriebsleitung untergeordnet wird. Beide Organe beginnen mit 1. Juni ihre Wirksamkeit. Zur Unterscheidung von der für das nördliche Netz errichteten Betriebsleitung, die gleichfalls in Budapest wirkt, wird jetzt die kreirte Stelle die Bezeichnung „Betriebsleitung für die Linien der Ungarischen Staatsbahnen am rechten Donau-Ufer“ führen. Das K. K. Handelsministerium hat die zwischen den Direktionen der K. K. Oesterreichischen und der Königlich Ungarischen Staatsbahnen abgeschlossenen Verträge wegen vorläufiger Besorgung des Traktionsdienstes in der Theilstrecke Fehring-Landesgrenze und Fehring-Graz der Oesterreichischen Linie der Ungarischen Westbahn durch die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bis zur Aktivirung der Betriebswechselstation Fehring genehmigt.

Die Dampftramway-Gesellschaft Krauss & Co. in Wien.

Im Wiener Gemeinderathe kam das Projekt dieser Unternehmung zur Besprechung, nämlich die Verlängerung ihrer Dampftramway von der Schönbrunner Linie theils am Ufer, theils an der Böschung des Wienflusses bis zur Rudolfs- und erforderlichenfalls auch bis zur Elisabethbrücke. Das Handelsministerium bemerkt in dem bezüglichen Erlasse, dass die Generalinspektion das vorliegende Projekt im allgemeinen als zur Durchführung geeignet bezeichnet und erklärt hat, dass durch die Realisirung des Projektes weder die Wienflussregulirung noch auch die Herstellung einer Stadtbahn verhindert oder erschwert würde. Mit Rücksicht darauf, dass die projektirte Bahn einem erheblichen lokalen Verkehrsbedürfnisse entsprechen könnte, hat das Ministerium die Trassenrevision angeordnet. Es wurde beschlossen, die bei der bezüglichen Trassenrevision intervenirenden Vertreter zu der Erklärung zu ermächtigen, dass die Gemeinde Wien die projektirte Anlage weder als nothwendig noch als Verkehrsbedürfniss ansehen kann, vielmehr in derselben ein Hinderniss für die in Aussicht genommene Wienflussregulirung und die allfällige Anlage einer Wienthalbahn erblickt und sich daher mit aller Entschiedenheit gegen die neue Bahn ausspricht.

Eine Wiener Stadtbahn.

Bezüglich dieser so lang ersehnten Bahn veröffentlicht in der „Zeitschrift für Eisenb. u. Dampfschifff.“ Hofrath Max R. v. Pichler einen Vorschlag zur Finanzirung derselben, welcher die Beschaffung des Baukapitals durch die Einführung einer mässigen Transportsteuer für den in Wien einmündenden Eisenbahnverkehr bezweckt. Hofrath Pichler nimmt an, dass das Bauerforderniss der Stadtbahn 30 Millionen Gulden betrage. Das Jahreserforderniss für dieses Kapital betrage 1,5 Millionen Gulden und könne durch folgende Bestimmung des Wiener Eisenbahnverkehrs aufgebracht werden: für die Person der Eisenbahnen jeder Klasse 2 kr., Ertrag 240000 fl.; für die Person der Lokalunternehmungen 1 kr., Ertrag 571000 fl.; für die Expedition, Gepäck und Eilgut 8 kr., Ertrag 171000 fl., für den Metercentner Fracht 1,5 kr., Ertrag 540000 fl.; Summe 1522000 fl. So erhielte der Staat die Mittel zum Bau der Stadtbahn ohne Belastung seines Budgets. Der eventuelle Reinertrag der Stadtbahn soll wieder als Grundlage zur weiteren Kapitalsbeschaffung behufs Vervollständigung des Stadtbahnnetzes dienen. Der Autor führt die statistischen Ziffern an, auf Grund deren sein Finanzprojekt kalkulirt ist.

Frühjahrssession des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnrathes.

Dieselbe fand unter dem Vorsitze des Handelsministers Marquis v. Bacquehem statt. Auf zwei Resolutionen, betreffend den Staatsbetrieb auf der Carl Ludwigbahn und die Verbilligung der Tarife der Südbahn, kommen wir noch zurück. Von den zahlreichen Verhandlungsgegenständen, welche sonst den Staats-Eisenbahnrath beschäftigten, ist hervorzuheben: Der Antrag eines Mitgliedes wegen Errichtung eines Centralbahnhofes in Pilsen wurde der Aufmerksamkeit der Regierung empfohlen. Eine längere Debatte entspann sich wegen des Betriebes von Nebengeschäften seitens der Bediensteten der Staatsbahnen. Der Schluss der Berathung ergab die Zustimmung des Staats-Eisenbahnrathes zu den dermalen in dieser Beziehung bestehenden Verhältnissen. Bei der Mittheilung über die Uebernahme mehrerer Linien in den Staatsbetrieb kam der Wunsch zum Ausdrucke, dass im Falle der Betriebsübernahme der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn die Errichtung eines mit erweiterten Befugnissen ausgestatteten Bahnbetriebsamtes in Czernowitz vorgesehen werde. Die von der Staatsverwaltung veranlasste Vermehrung der Lastwagen um tausend Stück wurde gebilligt, sowie die weitere ausgiebige Vermehrung des Fuhrparkes als dringend nöthig erkannt. Dem Antrage wegen Ausbaues der Lokalbahn Zauchtl-Bautsch-Fulnek in der normalen Spurweite wurde unter der Voraussetzung einer speziellen Behandlung durch die legislatorischen Faktoren zugestimmt. Betreffend den Antrag wegen Herstellung des zweiten Gleises in der Strecke Innsbruck-Wörgl wurde mitgetheilt, dass sich die Südbahn zur Bewältigung des Verkehrs zur Herstellung mehrerer Betriebsausweichen bereit erklärte, und wird beschlossen, für den Fall, als dies noch immer nicht genügen sollte, auf die Herstellung des erwähnten zweiten Gleises zu dringen. Bezüglich der Zugverbindung zwischen Linz und Wels kam Abg. Dr. Schaup auf die von ihm im Abgeordnetenhause gestellte Interpellation zurück. Seitens der Generaldirektion wurde erklärt, dass bezüglich des wiederholt gewünschten, um 10 Uhr Vormittags in Wien ankommenden Zuges von Linz und Wels die jetzige Abfahrtszeit von Linz um etwa ½6 Uhr früh nicht beibehalten werden könne, wohl aber wird ein Zug mit dem Abgange um etwa ½4 Uhr von Wels und um 4 Uhr von Linz zugestanden. Hierauf wurden die Mittheilungen der Generaldirektion entgegengenommen, betreffend die Vereinfachung des Fahrkartenwesens im lokalen Verkehre und betreffend die damit verbundene Verwohlfeilung des Personen-Lokalverkehrs:

1. An Stelle der Karten: a) zu Normalpreisen, b) Tour- und Retourkarten, c) der Abonnementskarten (in Packeten zu je 20 Stück), d) der Kinder-Normal- und e) Kinder-Retourkarten, sowie f) der Militär-Abonnementskarten tritt vom 15. Juni d. J.

eine einzige Kartengattung für je eine Klasse. 2. Die neuen Karten auf den Wiener Lokalstrecken sind sowohl bei den Kassen des Westbahn- und Kaiser Franz Josephbahnhofes, und zwar unabhängig von den betreffenden abgehenden Zügen, als in dem Stadtbüreau der Oesterreichischen Staatsbahnen und an anderen später bekannt zu machenden Orten in beliebiger Anzahl zu haben. 3. Die Karten sind im Gegensatze zu den bisherigen Normal-, sowie Tour- und Retourkarten an irgend eine bestimmte Gültigkeitsdauer nicht gebunden. 4. Die bestehende Vorschrift der Abstempelung der bisherigen Normal-, sowie der Tour- und Retourkarten vor deren Benutzung bei den Personenkassen auf den Bahnhöfen entfällt künftig, und wird die bei den bisherigen Abonnementskarten bestehende Erleichterung der Koupirung derselben bei den Zügen selbst für die künftig bestehende alleinige Kartengattung zur Regel gemacht. 5. Behufs weiterer Vereinfachung des Fahrkartenwesens mindestens im Wiener Lokalverkehre werden dort, wo es thunlich ist, je zwei oder mehrere Stationen oder Haltestellen in Gruppen zusammengefasst, und haben die Karten stets auf die entlegenste Station oder Haltestelle der betreffenden Gruppe zu lauten; bezw. ist dem Besitzer einer derartigen Karte gestattet, mit derselben ebenso an die nächstgelegene als entlegenste Station oder Haltestelle der betreffenden Gruppe zu gelangen. 6. Diese Karten lauten für die Tourfahrt oder umgekehrt. 7. Bei der Preisfeststellung für diese Karten ist von den Preisen der einzelnen Abonnementskarte ausgegangen und eine Erhöhung nur dort vorgenommen worden, wo dies durch die Einreihung in eine bestimmte Gruppe unvermeidlich ist: eine Ueberschreitung der Preise der bisherigen Normalkarten wurde durchgehends vermieden.

Mit dem Ausdruck des Dankes für die ausnehmend angestrengte Thätigkeit des Staats-Eisenbahnrathes schloss der Vorsitzende, Marquis v. Bacquehem, die Verhandlungen des Staats-Eisenbahnrathes.

Geschäftsbericht und Generalversammlung der Eisenbahn Lemberg-Belzec(-Tomaszów) am 24. Mai d. J.

Dem Berichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass in der ersten Geschäftsperiode vom 23. Oktober 1887 bis 31. Dezember 1888 die Einnahmen 167 619 fl., die Ausgaben 123 297 fl. betrugen, so dass ein Betriebsüberschuss von 44 322 fl. resultirt. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen beziffert sich auf 73,5 pCt. Obwohl die Verwaltung durch Gewährung aller nur thunlichen Verkehrserleichterungen bemüht war, die Konkurrenz zu bekämpfen, ist das Betriebsergebniss dennoch nicht befriedigend. Im laufenden Jahre ist dagegen schon ein Aufschwung im Güterverkehre wahrzunehmen. Für den Bau der gesellschaftlichen Linie wurde bis 31. Dezember 1888 der Betrag von 3 568 628 fl. aufgewendet. Die Gesellschaft hat die angesuchte Konzession für eine von Lemberg-Kleparow bis in die Stadt Lemberg-St. Anna führende normalspurige Dampftrambahn erhalten. — Zu dem Berichte nahm das Verwaltungsrathsmitglied Freiherr v. Conrad-Eybesfeld (der frühere Unterrichtsminister) das Wort, um als Vertreter des Aktienbesitzes des Staates, einer Einladung des Finanzministeriums entsprechend, die Erklärung abzugeben, dass er sich sowohl über den Bericht, wie über den Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reinerträgnisses, der Abstimmung enthalten werde, da bei diesem Antrage die im Besitze des Staates befindlichen Aktien (Stammaktien) nicht in Betracht kommen und die Rechnungen von den kompetenten staatlichen Organen noch nicht überprüft wurden. Von dem Betriebsüberschuss von 44 321 fl. sind in Abzug zu bringen: die besonderen, nicht zum Betriebe gehörigen Ausgaben mit 4 532 fl., Zinsen für schwebende Schulden 679 fl., Amortisation von verloosten 14 Stück Prioritätsaktien 2 800 fl., ferner die zu bildende Reserve für die Mitbenutzung des Lemberger Carl Ludwig-Bahnhofes mit 18 000 fl.; es ergibt sich somit ein Reinerträgniss von 18 310 fl., wovon für jede Prioritätsaktie eine Dividende von 1,30 fl., das ist für 13 800 Stück der Betrag von 17 940 fl. ausbezahlt und der Restbetrag von 370 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Geschäftsbericht und Generalversammlung der Kolomeaer Lokalbahnen am 25. Mai d. J.

Der zum Vortrage gebrachte Bericht konstatirt, dass der Betrieb der gesellschaftlichen Linien im vergangenen Jahre eine Einnahme von 96 600 fl. ergeben habe, welcher Ausgaben von 56 504 fl. gegenüberstehen, so dass ein Betriebsüberschuss von 40 156 fl. resultirt. Die Ausgaben haben 58,46 pCt. der Einnahmen (gegen 63,19 pCt. des ersten Geschäftsjahres) betragen. Durch die in Westgalizien im Jahre 1888 eingetretenen günstigen Auspizien der Rohölgewinnung hatten sich mehrere in Sloboda beschäftigte Bohrunternehmer diesem Gebiete zugewendet, wodurch sich naturgemäss die Produktion von Rohöl in Sloboda verringern musste; doch ist in neuerer Zeit ein Theil der Bohrunternehmer, dessen Erwartungen nicht eingetroffen sind, wieder nach Sloboda zurückgekehrt. Infolge dessen, sowie infolge der im Zuge befindlichen neuen Bohrungen auf dem Territorium der Staatsdomäne sei Aussicht vorhanden, dass sich nach Beendigung dieser Bohrarbeiten die Produktion schon steigern werde. Der Verwaltungsrath theilt ferner mit, dass das Handelsministerium dem Generalversammlungsbeschlusse, betreffend Vermehrung des Aktienkapitals bis zum Höchstbetrag von 200 000 fl. Nominal, die Genehmigung versagt habe. In dem diesbezüglichen Erlasse wurde darauf hingewiesen, dass, da mit Rücksicht auf die Betriebsergebnisse des ersten Geschäftsjahres eine neue Emission gesellschaftlicher Titres nicht in Aussicht genommen ist, und da auch die zur Feststellung der beiläufigen Kostenziffer für die beabsichtigten Vervollständigungsbauten und neuen Investitionen erforderlichen Daten und Behelfe nicht vorgelegt wurden, die Ertheilung der Genehmigung einer ziffermässig bestimmten Erhöhung des Anlagekapitals im vornhinein weder nothwendig, noch zweckmässig erscheine, es daher der Gesellschaft überlassen bleiben müsse, für jede Bauherstellung oder Anschaffung, welche den Bahnwerth vermehrt, von Fall zu Fall um die Zurechnung der diesbezüglichen effektiven Kosten zum Anlagekapital anzusuchen. Gegen die provisorische Bedeckung der für die projektirten Investitionen auflaufenden Kosten durch Aufnahme einer schwebenden Schuld wurde jedoch eine prinzipielle Einwendung nicht erhoben, dagegen die Anrechnung der bereits aufgelaufenen Kosten von 16 287 fl. zu Lasten des Anlagekapitals nicht gestattet. Der Verwaltungsrath hat gegen diesen Erlass unter Vorlage der gewünschten Behelfe beim Handelsministerium eine Vorstellung eingebracht, deren Erledigung bisher noch nicht herabgelangt ist. Bezüglich der Vertheilung des Betriebsüberschusses von 40 156 fl., der sich durch das Zinsenerträgniss der laufenden Einnahmen auf 40 950 fl. erhöht, wurde beschlossen, zunächst die zum Betriebe nicht gehörigen Ausgaben, die Investitionen und statutenmässigen Erfordernisse mit zusammen 8 160 fl. zu bedecken und von dem Reste (zuzüglich des Vortrages von 4 618 fl.) eine 5 pCt. Dividende für die 3 194 Prioritätsaktien mit je 10 fl., zahlbar am 1. Juli d. J., zu vertheilen. Der Rest von 5 467 fl. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Geschäftsbericht und Generalversammlung der Eisenbahn Swolenowes-Smecna am 24. Mai d. J.

Der für 1888 erstattete Geschäftsbericht theilt mit, dass es der Verwaltung im Einvernehmen mit der Direktion der mitbetheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gelungen sei, die Frage der Regelung der Kohlentransporte aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Revier durch ein Uebereinkommen mit der Buschtěhrader Eisenbahn einer endgültigen Lösung zuzuführen, welche den Interessen aller Betheiligten billige Rechnung trage, für die Gesellschaft aber zugleich die Anerkennung und Feststellung des ihr zukommenden Verkehrsgebietes involvire. Die betreffende Vereinbarung ist vom 1. Juli v. J. ab derart in Wirksamkeit getreten, dass die Gesellschaft von diesem Tage an bis zur Fertigstellung der nöthigen Schienenverbindungen zwischen ihrer Linie und den benachbarten Kohlenschächten ihren vertragsmässigen Transportantheil im Geldausgleiche erhält. In Konsequenz dieses Uebereinkommens ist der Verwaltungsrath namens der Gesellschaft bei der Regierung um Ertheilung der Bewilligung zum Baue und Betriebe einer Schleppbahn von der Gesellschaftsstation Strebichowic-Virovic zu den Schächten der Miröschauer Steinkohlengewerkschaft nach Libuschin eingeschritten, welche Bewilligung auch mit Erlass des Handelsministeriums vom 7. Juli v. J. ertheilt wurde. Diese Schleppbahn ist jetzt bereits dem Betriebe übergeben, ebenso eine zweite, seitens der Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaute Schienenverbindung zwischen ihren Kohlenschächten im Kladnoer Revier und der erwähnten Schleppbahn.

Die Betriebsergebnisse des gesellschaftlichen Unternehmens im abgelaufenen Jahre anlangend, wird mitgetheilt: Die Gesammteinnahmen betrugen 47 742 fl., d. i. um 84½ pCt. mehr als im Vorjahre, die Ausgaben 16 561 fl. und der Ueberschuss sonach 31 181 fl. Hiervon ist die Verzinsung des für die Aufführung neuer Bauten erforderlich gewesenen Aufwandes mit 11 449 fl. in Abzug zu bringen, so dass zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre ein Betrag von 20 434 fl. verfügbar ist. Ausser diesem Reingewinne ist aber aus dem vorjährigen Kohlentransporte noch ein Saldo von 25 000 fl. vorhanden, welcher bei Abschluss der vorliegenden Bilanz noch nicht zur Verrechnung gelangen konnte und daher dem laufenden Jahre zu Gute kommt. Von obigem Reingewinn beantragt der Verwaltungsrath rund 1 800 fl. dem Reserve-, Erneuerungs- und Amortisationsfonds zuzuführen, 18 376 fl., d. i. 8 fl. für die Aktie, auf die im Umlaufe befindlichen 2 297 Aktien als 4 pCt. Dividende zu vertheilen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Die Versammlung nahm diesen Antrag einhellig an. Ein weiterer Antrag des Verwaltungsrathes geht dahin, das Gesellschaftskapital, das gegenwärtig 460 000 fl. beträgt, auf 1 Million Gulden zu erhöhen, und zwar durch Emission von

weiteren 2 700 Aktien zu 200 fl., welche nicht unter Pari begeben werden dürfen. Aus dem in dieser Weise zu beschaffenden Kapital soll der Aufwand für bereits erfolgte neue Bauherstellungen, wie die Schleppbahn, und für noch nothwendige Bauten zur Festigung des Bahnkörpers u. a. m. gedeckt und überdies eine Reserve in der Höhe von 100 000 fl. für künftige Neuinvestitionen geschaffen werden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Kohlenstrike in Deutschland haben ihre Fortsetzung in den nordwestlichen Kohlenbecken Böhmens, besonders im Kladnoer Revier, gefunden. Die Börse ist davon nicht beunruhigt; der günstige Fortgang der Konversionen und der Schutz, den die Oesterreichische Regierung der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft (gegen etwaige, angeblich unbillige, Forderungen der Ungarischen Regierung) zusicherte, erhöhte die günstige Stimmung. Dieselbe hat mit geringen Rückfällen für Bahnaktien schon seit Neujahr angehalten, wie die nachstehende Vergleichung der damaligen mit den gegenwärtigen Koursen darthut:

	1. Januar 1889	Ende Mai 1889
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	2460	2622,50
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenb. .	214	245,50
Nordwestbahn	168	191,50
Elbethalbahn	198	214.25
Südbahn	98	114,—
Ungarisch-Galizische Eisenbahn . .	183	196,—
Ungarische Nordostbahn	174	191,—
Ungarische Westbahn	181	195,50
Böhmische Nordbahn	192	219,25
Staatsbahn (wahrscheinlich nur infolge der hochgespannten Erwartungen wegen Betriebsübernahme der Orientbahnen zu Anfang des Jahres, seitdem gewichen) .	256	238,50

Aus Englischen Kolonien.

Kanada.

Die Kanadische Pacific-Eisenbahn ist in einem jüngst vor dem höchsten Gerichtshof in Ottawa verhandelten Rechtsstreit mit der Regierung der Kanadischen Provinz Manitoba verurtheilt worden, woraus ihr nicht unbedeutende Nachtheile entstehen dürften.

Von Winnipeg, dieser aufblühenden Hauptstadt von Manitoba, entsendet die Kanadische Pacific-Eisenbahn mehrere Zweigbahnen, von denen die zu beiden Seiten des Red River nach Süden führenden Linien Anschluss an das Bahnnetz der Vereinigten Staaten haben, und zwar die östliche in Emerson an die Red River-Eisenbahn und die westliche in Gretna an die St. Paul-, Minnesota- und Manitoba-Eisenbahn; beide Anschlussbahnen kreuzen die Nord-Pacific-Eisenbahn und erhalten dann in St. Paul, der Hauptstadt von Minnesota, Zusammenhang mit dem übrigen Bahnnetz der Vereinigten Staaten. Ferner führt von der einige Meilen westlich von Winnipeg gelegenen Station Portage la Prairie der Kanadischen Pacific-Eisenbahn die theils vollendete, theils noch im Bau begriffene Manitoba- und Nordwestbahn durch die Provinzen Manitoba, Assiniboia und Saskatchewan nach dem Ort Prince Albert. Die Regierung der Provinz Manitoba beschloss nun, um sich von der Kanadischen Pacific-Eisenbahn, welche den ganzen Verkehr der Provinz ausschliesslich beherrschte, unabhängig zu machen, eine Verbindung zwischen Portage la Prairie, dem Endpunkt der Manitoba- und Nordwestbahn, und Emerson, dem Endpunkt der Red River-Eisenbahn, herzustellen — eine Maassregel, die sie von der Kanadischen Pacific-Eisenbahn fast vollkommen unabhängig machen musste, was bei der herrschenden Tariffreiheit von nicht zu unterschätzendem Werthe ist. Da die Kanadische Pacific-Eisenbahn hierin eine Verletzung ihrer Konzession erblickte, so wurde gerichtliche Entscheidung angerufen; dieselbe fiel jedoch, wie schon oben bemerkt, zu Ungunsten der Eisenbahnverwaltung aus.

Ein anderer Streit, der nicht durch richterlichen Spruch, sondern durch einen voraussichtlich langwierigen und kostspieligen Tarifkrieg zum Austrag gebracht werden kann, ist zwischen der Kanadischen Pacific-Eisenbahn und den Grand Trunkbahnen entbrannt; es handelt sich bei demselben vorzüglich um drei Punkte. Zunächst beabsichtigt die Kanadische Pacific-Eisenbahn ihr Netz von St. Thomas am Eriesee (dem jetzigen Endpunkt nach Süden) bis Detroit im Staat Michigan, also um etwa 110 Englische Meilen auszudehnen; allerdings würde es ihr lieber und auch vortheilhafter sein, wenn sie die betreffende Linie der Grand Trunkbahnen in Pacht nehmen könnte; sie hat auch den letzteren einen jährlichen Pachtzins von 65 000 D. geboten, dieselben fordern indessen 85 000 D.; es wird daher voraussichtlich bei dem Bau der Wettbewerbslinie sein Bewenden haben. Der zweite Punkt betrifft den Bau einer Linie von Toronto am Ontariosee bis zur Station Sudbury (449 Meilen) seitens der Kanadischen Pacific-Eisenbahn; drittens endlich handelt es sich darum, unter welchen Bedingungen die letztere Bahn den Grand Trunkbahnen die Mitbenutzung der neuerbauten Strecke von Sudbury nach Sault-Ste.-Marie am Ausfluss des Oberen Sees in den Huronensee gestatten würde, damit die letzteren ihren Verkehr nach den West- und Südweststaaten der Vereinigten Staaten ausdehnen können. Die Grand Trunkbahnen legen gerade auf diesen letzteren Punkt ein sehr grosses Gewicht und würden auch bereit sein, den Pachtzins von 65 000 D. für Benutzung ihrer Linie nach Detroit zuzugestehen, wenn die Pacific-Eisenbahn ihr die Mitbenutzung der Strecke nach Sault-Ste.-Marie unter annehmbaren Bedingungen gestatten würde. Die letztere Gesellschaft beansprucht indessen ein unbedingtes Uebergewicht in der Provinz Ontario und dürfte dasselbe durch den Bau der Linie Toronto-Sudbury, sowie durch Ausschluss der Grand Trunkbahnen von der Strecke Sudbury-Sault-Ste.-Marie wahrscheinlich erreichen; auch braucht sich dieselbe um so weniger vor dem Bau der neuen Linien zu scheuen, als ihr eine Staatsbeihilfe von 192 000 D. zugesichert ist. Die eine Folge hat dieser Streit bereits gehabt, dass nämlich die Aktien beider Gesellschaften bedeutend gesunken sind.

Auf der Halbinsel Neu-Schottland, deren Hauptstadt Halifax von allen Amerikanischen Häfen am schnellsten von Liverpool aus zu erreichen ist, bestand bisher nur die Halifax mit Quebec verbindende Intercolonial-Eisenbahn; es wird nunmehr beabsichtigt, die verschiedenen Bezirke der Provinz durch ein ausgedehntes Netz (das Nova Scotia Grand Trunk railway system) mit Halifax zu verbinden. Ein Theil dieses Netzes, die Stewiacke Valley and Landsdowne railway, hat kürzlich in London eine 6 pCt. Anleihe von 50 000 £ aufgenommen; die Verzinsung derselben wird sowohl von der Regierung von Kanada, als auch von der Provinzialregierung gewährleistet.

Honduras.

Die Regierung von Britisch-Honduras beabsichtigt die Anlage einer Bahn von Belize nach der Westgrenze der Kolonie (etwa 90 Meilen), welche auf dem Gebiete von Guatemala verlängert werden soll. Die Bahn soll an einen Privatunternehmer vergeben werden, dem als Staatsbeihilfe 60 000 £ und ausserdem für jede Meile Bahn 5 000 Acker Land gewährt werden würden.

Indien.

Von Delhi (Station der East Indian Railway) beabsichtigt man in der Richtung nach Norden eine Bahn über Karnal und Ambala (Station der Linie Lahor-Amritsar-Saharanpur) bis nach Kalka am Fusse der Vorberge des Himalaya zu bauen; hierdurch dürften ausser den vielen Tausenden, welche jetzt bereits in der berühmten Heilstation Simla Heilung oder in der heissen Jahreszeit Erholung suchen, noch viel mehr dorthin angezogen werden, was der Bahn einen lebhaften Personenverkehr zu versprechen scheint.

Behufs Deckung der Baukosten wurde kürzlich von dem Hause Matheson & Cie. ein Aktienkapital von 800 000 £ auf den Geldmarkt gebracht. Kr.

Amerikanische Mittheilungen.

Schwere Schienen.

Die schwersten Schienen in Amerika sind die der Philadelphia & Reading Eisenbahn, nämlich 90 Pfund für das Yard (= 44,587 kg für das Meter). Gleichartige Schienen hat jetzt die Manhattan-Hochbahn in Newyork zu verwenden beschlossen und sie wird während dieses Sommers 1 000 t davon einlegen, auch fortan alle Erneuerungen danach einrichten. Die Schienen sind 5 Zoll hoch und im Fuss 5 Zoll breit; der Halbmesser des Kopfes ist 12 Zoll und letzterer ist da, wo die Krümmung in den Steg übergeht, $2^{41}/_{64}$ Zoll stark. Dies wird von manchem in Betracht der geringen Schwere der Lokomotiven der Hochbahn als unnöthig und vielleicht übertrieben angesehen werden, aber die Beamten der Bahn sind überzeugt, dass Ersparnisse bei der Unterhaltung ihnen demnächst recht geben werden. Nicht nur die Schienen selbst werden länger halten, sondern auch der ganze Oberbau wird durch die kräftigere Schiene einen grösseren Halt bekommen.

Rohe Behandlung des Gepäcks.

Beschwerden über ungehörige Behandlung des Gepäcks sind nichts neues. Die „Railr. Gaz." bringt wieder eine solche, die ihr von einem Handlungsreisenden, welcher einen grossen Theil der westlichen Staaten beständig bereist, zugekommen ist, zur Sprache. Danach soll dort die unvorsichtige und rauhe Hantirung des Gepäcks mehr als je und ganz allgemein üblich sein. Obwohl die vor 5—6 Jahren eingeführte Beschränkung des Gewichts des zuzulassenden Gepäcks auf 250 Pfund für je ein Stück streng durchgeführt werde und daher allzu schwere Stücke nicht vorkommen, würden doch die Koffer unbarmherzig

aus der Thür des Gepäckwagens auf den ziemlich in gleicher Höhe mit den Schienen liegenden Bahnsteig geworfen, ohne dass man sich irgendwie bemühe, den Fall etwas zu mildern und häufige Beschädigungen seien daher die Folge.

Zur Abhilfe empfiehlt das genannte Blatt die Vorräthighaltung und Benutzung von geeigneten Schrotleitern auf allen Bahnsteigen, auf denen Gepäckentladungen vorkommen.

Die Tehuantepec-Schiffseisenbahn.

Der Plan zu dieser Eisenbahn scheint keineswegs mit dem Tode des Kapitän Eadd's zu den Akten gelegt zu sein.

In der regelmässigen Versammlung der Newyorker Akademie der Wissenschaften vom 22. April hielt, nach Mittheilung der „Railr. Gazette", Herr John C. Henderson einen Vortrag darüber, welchem sodann eine lebhafte Erörterung folgte. Bei letzterer äusserte sich General Andrews über den Werth der Kanäle im allgemeinen. Dieselben hätten ja in früherer Zeit eine sehr hervorragende Rolle gespielt und seien selbst jetzt in einzelnen Fällen noch nützlich, ja bei Stationen niederen Grades der Civilisation, wie in China, bildeten sie sogar noch die Hauptwege des Handels, so dass angenommen werde, dass dort der Verkehr auf den Kanälen dem gesammten Verkehr in der übrigen Welt gleichkomme oder denselben sogar überschreite. Dagegen würden bei vorgeschritteneren Stationen die Kanäle mehr und mehr aufgegeben und durch Eisenbahnen ersetzt, da erfahrungsmässig letztere billiger zu arbeiten vermögen als erstere. Wenn der Staat Newyork z. B. den Eriekanal zuschütte und darüber eine viergleisige Eisenbahn baue, so könnten auf letzterer Güter billiger befördert werden, als mittelst der Kanalboote. Nach Schätzungen, welche er als untrüglich erachtet, kann ein Schiff durch eine Lokomotive über eine Schiffsbahn — oder wie er sie besser zu nennen glaubt, eine Schiffstrambahn — mit Aufwendung von etwa der Hälfte der Kohlen, welche dasselbe Schiff bei der eigenen Bewegung im Wasser des Kanals gebrauchen würde, fortbewegt werden.

Der am häufigsten gegen die Ausführbarkeit des Planes vorgebrachte Einwand, dass das Schiff dabei Schaden leiden oder zerbrechen würde, hält General Andrews für nicht begründet; er setzt auseinander, dass das Gewicht auf die zahlreichen Unterstützungspunkte so vertheilt werden könne, dass auf keinem derselben ein grösserer Druck auszuhalten sei, als ihn ein Mensch auf seinen Fuss beim Gehen ausübe. Dies sucht er durch näheres Eingehen auf die örtlichen Verhältnisse in dem obengedachten Beispiele zu begründen.

Ein wichtiger Grund, welcher für die Tehuantepeclinie spreche, sei der, dass dieselbe den Vereinigten Staaten am nächsten und in der Region der Winde liege, so dass segelnde Schiffe letztere mit benutzen könnten; wogegen Panama in einer fast ganz windstillen Gegend liege und selbst in Nicaragua auf eine solche Hilfe nicht zu rechnen sei. Bei Eröffnung einer der beiden südlichen Linien würde sich übrigens, wie dies beim Suezkanal geschehen, ein Monopol für die Engländer herausbilden und die Amerikanische Flagge würde nicht zu sehen sein.

Präsident Newberg erklärt, dass er ebenfalls den Plan der Schiffsbahn für praktisch halte, doch müssen bei der Neuheit desselben zuvor Erfahrungen gewonnen werden, dass allen Schwierigkeiten erfolgreich begegnet werden könne. Hierzu würde die in schneller Herstellung begriffene, voraussichtlich mit September 1890 in Betrieb zu setzende kleinere Schiffseisenbahn von dem Fundy-Meerbusen nach der Meerenge von Canso Gelegenheit bieten, und es werde daher dies Unternehmen mit grossem Interesse verfolgt. Ergebe es sich als erfolgreich, so werde das grössere Werk von Tehuantepec unzweifelhaft ebenfalls bald zur Ausführung kommen.

Der Hamiltonunfall.

Am Sonntag, 28. April morgens, entgleiste bei Junction Cut, westlich von Hamilton, Ont., ein in voller Geschwindigkeit ostwärts fahrender Expresszug von 10 Wagen in einer Gefällstrecke, an deren Fusse eine Contrekurve sich befindet; die Maschine entgleiste in einer der Krümmungen — nach anderer Lesart beim Uebergang über ein Herzstück — und kam, nachdem sie noch 200 Fuss nach der Entgleisung sich weiter bewegt hatte, in einem Wasserbehälter zum Festliegen, wo sie, zusammen mit dem darüber hinweggestürzten Tender und Theilen des Bauwerks, einen grossen Trümmerhaufen bildete. Zwei Gepäckwagen fielen zur Seite, wogegen die folgenden zwei Personenwagen zertrümmert gegen die Maschine geworfen wurden. Die Trümmer geriethen sofort in Brand — ob von dem Feuer der Lokomotive oder den zertrümmerten Oefen ist nicht aufgeklärt — und eine unbestimmte Anzahl von Reisenden, mindestens jedoch 18, verbrannte, etwa 12 erhielten Verletzungen; 2 Reisende wurden ausserdem schon vor Entstehen des Brandes getödtet. Der Lokomotivführer und Feuermann, obwohl beide auf der Maschine blieben, kamen mit verhältnissmässig leichten Beschädigungen davon.

Ueber die Veranlassung zu der Entgleisung ist Zuverlässiges nicht bekannt geworden; wie jedoch verlautet, ist an einer Achse der Maschine ein Bruch, der anscheinend nicht erst durch den Unfall entstanden ist, vorgefunden worden. Eine amtliche Untersuchung durch eine öffentliche Behörde — abgesehen von der Besichtigung durch den Orts-Leichenbeschauer, welcher einen „im Eisen- und Maschinenwesen erfahrenen Ortsbewohner" dabei zuzog — hat nicht stattgefunden; die „Railr. Gazette" weist daher bei Besprechung dieses Falles wiederholt darauf hin, wie nothwendig es sei, dass überall eine amtliche sachverständige Untersuchung, wie sie in anderen Ländern, besonders in England, gesetzlich vorgeschrieben sei, überall in Amerika zur Einführung gelange.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Krankenversicherung der Arbeiter. Uebergang des Anspruchs aus dem Haftpflichtgesetz.** Aus den Entscheidungsgründen: Beim Zusammenstoss eines Pferdebahnwagens mit einem Brauerwagen war der Klempner V., welcher sich als Fahrgast auf dem ersteren befand, verletzt und demnächst bis zu seiner Heilung für Rechnung der Ortskrankenkasse der Klempner unterstützt und verpflegt worden. Da der Zusammenstoss durch Unvorsichtigkeit des Pferde-Eisenbahnkondukteurs herbeigeführt worden war, weshalb dieser auch durch schöffengerichtliches Urtheil bestraft wurde, so erachtete die Krankenkasse die Pferdebahngesellschaft für haftpflichtig für die Folgen des Unfalles und klagte gegen dieselbe, da sie den Entschädigungsanspruch ablehnte, und den Verletzten selbst inzwischen vergleichsweise abgefunden hatte, auf Erstattung der an Krankengeld und Medizinkosten gezahlten Beiträge von zusammen 41,25 *M.* Die Gesellschaft beantragte Abweisung der Klage, da es sich um einen Anspruch auf Grund des Reichs-Haftpflichtgesetzes handle und ein solcher nicht zu denjenigen gehöre, welcher nach Maassgabe des Krankenversicherungsgesetzes auf die Kassen übergehe; zudem habe der Verletzte selber, nachdem er sich eine Abfindungssumme habe zahlen lassen, keine Ansprüche mehr und habe daher auch solche nicht auf einen Anderen übertragen können. Der Bezirksausschuss Berlin verurtheilte die beklagte Gesellschaft zur Zahlung, indem er ausführte: „Zu den Eisenbahnen im Sinne des Haftpflichtgesetzes seien auch die Pferdebahnen zu rechnen, die Beklagte sei daher unbedenklich zur Entschädigungsleistung für den durch einen ihrer Angestellten verursachten Unfall verpflichtet und dieser Anspruch des Beschädigten sei gemäss § 37 Absatz 4 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 auf die klagende Kasse übergegangen. Der Geltendmachung dieses Anspruches seitens der Klägerin stehe der zwischen der Beklagten und dem Verletzten abgeschlossene Vergleich um so weniger entgegen, als derselbe erst zum Abschluss gelangt sei, nachdem die Gesellschaft bereits von der Kasse zur Erstattung der Kosten aufgefordert worden war. Aus gleichen Gründen bestätigte auch das Ober-Verwaltungsgericht die Vorentscheidung unter Verwerfung der von der Beklagten eingelegten Revision. (Erk. des III. Senats des Ober-Verwaltungsgerichts zu Berlin vom 21. Februar 1889; Preuss. Verwalt.-Bl. Bd. X, S 346 f.)

Personalnachrichten.

Preuss. Staatsbahnen.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Doepke in Bromberg, Pilger in Essen, Brauer in Kattowitz, Totz in Trier, Paffen in Allenstein, Janssen in Dortmund, Schwartz in Berlin, Hövel in Neuwied, Haassengier in Berlin, Semler in Köln und Huntemüller in Berlin sind zu Regierungs- und Bauräthen,

der Regierungsassessor Dr. juris Fraude in Posen und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Rücker in Aachen zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe vierter Klasse, sowie

die Regierungsassessoren Vogelgesang in Köln, Lottner in Schneidemühl, Barth in Erfurt, Twele in Altona, Jaeschke in Magdeburg, Wache in Kattowitz, Schwabach in Aachen, Dr. juris Piur in Flensburg, Mayer in Harburg, Menzel in Lissa, Dr. juris Marschall in Wesel, Schulze in Berlin, Fleischmann in Berlin, Kairies in Kottbus, Spiess in Erfurt und Grabert in Guben zu Regierungsräthen ernannt worden, ferner ist

den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Velde in Frankfurt a. M., Lantzendörffer in Berlin, Rehbein in Berlin, Schmidt in Hettstedt, Wollanke in Hamm, Lorentz in Greifswald, Kärger in Hamburg, Lincke in Tilsit, Stuertz in Landsberg a. d. Warthe und Cramer in Breslau der Charakter als Baurath verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1 Verkehrsstörungen.

Wegen Zerstörung des Bahnkörpers infolge von Ueberschwemmungen ist der gesammte Personen- und Güterverkehr nach und von der Haltestelle Böhla bis auf weiteres eingestellt worden.

Dresden, am 29. Mai 1889. (1347)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Wolkenbruch ist der Verkehr zwischen den Stationen Weinböhla und Grossenhain (Linie Dresden-Elsterwerda) bis auf weiteres eingestellt worden.

Dresden, am 29. Mai 1889. (1348)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Auf der durch Hochwasser beschädigten Strecke Jägerndorf-Troppau wurde am 23. Mai l. J. der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

Wien, am 28. Mai 1889. (1349)
Die Generaldirektion

3. Güterverkehr.

Lokalgütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und Berlin-Ostdeutscher Gütertarif. Am 1. Juni d. J. tritt zum diesseitigen Lokalgütertarif der Nachtrag 6 und zum Berlin-Ostdeutschen Gütertarif der Nachtrag 4 in Kraft. Ueber den Inhalt ertheilen auf Verlangen unsere Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft. Durch die genannten Dienststellen können auch Exemplare der Nachträge gegen Erstattung der etwaigen Portokosten bezogen werden. Tariferhöhungen treten ein:

1. Für die Benutzung der von Niederfinow nach den Hafenanlagen am Finowkanal führenden Gleise von 0,25 ℳ auf 1,00 ℳ für 1 Wagen;
2. im Ausnahmetarif 2 für Holz durch Abänderung des Ausnahmesatzes Raudten-Breslau, Märk. Bhf. von 0,31 in 0,33 ℳ für 100 kg;
3. im Ausnahmetarif 13 für Spiritus und Sprit durch Abänderung des Ausnahmesatzes Breslau, Oberschlesischer Bahnhof-Stettin von 1,70 in 1,71 ℳ für 100 kg.

Diese Erhöhungen gelten erst vom 15. Juli. d. J. ab,

Berlin, den 27. Mai 1889. (MG1350)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1./13. Juli alten/neuen Stils 1889 werden die in den Theilen I, II und III des zu dem vom 20. Oktober/1. November alten/neuen Stils 1888 gültigen Deutsch-Russischen Gütertarifs gehörigen Ausnahmetarifs 1 für Getreide usw. enthaltenen Frachtsätze im Verkehr mit folgenden Stationen der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn und zwar: Landwarowo, Rudzischiki, Olkeniki, Orany, Marzinkanzy, Poretschje, Grodno, Kusnitza, Sokolka, Tschorny-Wess, Bialystok, Lapy, Schtschepetowskaja, Tschischew, Malkin, Selenjetz, Lochow, Tluschtsch, Wolomin, Ewje, Shosli, Koschedary, Prowenischki, Kowno, Mawruzi, Koslowa-Ruda, Pilwischki und Wilkowischki aufgehoben.

Bromberg, den 24. Mai 1889. (1351)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr werden in nächster Zeit, voraussichtlich am 1. Juni c., die Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Malz und Oelsaaten, sowie für gebrauchte Getreide- und Mehlsäcke, nämlich Theil III Heft Nr. 1 vom 1. August 1886 und Theil III Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1885 nebst Nachträgen aufgehoben und durch neue Tarife ersetzt werden, welche theilweise Ermässigungen, theilweise Erhöhungen mit sich bringen.

München, den 22. Mai 1889. (1352)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Für den Transport von Eisenerzen usw. von und nach Station Bockenrod der Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim der H. Bachstein'schen Sekundärbahnen kommen am 1. k. Mts. neue direkte Frachtsätze zur Einführung, über welche von dem hiesigen Tarifbüreau Auskunft ertheilt wird.

Strassburg, den 21. 5. 89. (1353)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen treten mit sofortiger Gültigkeit für die Zeitdauer bis einschliesslich 16. Juni d. J. um 0,07 ℳ für 100 kg ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Berlin, den 27. Mai 1889. (MG1354)
Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlen- usw. Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover usw. Am 1. Juni 1889 tritt der Nachtrag 5 zu dem vom 10. März 1887 ab gültigen Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. in Ladungen von je 10 000 kg in Kraft. Derselbe enthält anderweite, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Anröchte, Belecke und Warstein der Warstein-Lippstadter Eisenbahn sowie neue Frachtsätze für die Stationen Hammersbeck und Rönnebeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn, ferner Aenderungen und Ergänzungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 27. Mai 1889. (1355)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. In dem Tarifheft Theil II Nr. 3 vom 1. Mai l. J. (Verkehr Pfalzbahn-Prinz Heinrichbahn) ist auf Seite 9 in der Tariftabelle II B im Ausnahmetarif Nr. 3 für Roheisen bei der Station Lambrecht der Schnittfrachtsatz von 5,20 ℳ nachzutragen.

Köln, den 28. Mai 1889. (1356)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Die Station St. Petersburg (Zollstation) der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit in die Tariftabellen I und III des Theils I des Ausnahmetarifs 31 (für Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs, Eisen und Stahl usw.) mit der Maassgabe aufgenommen, dass für die nach genannter Station abzufertigenden Sendungen die in den obigen Tariftabellen für die Station St. Petersburg enthaltenen Schnittfrachtsätze ab Wirballen bezw. Sosnowice östlich nebst folgenden Zuschlägen und zwar:

a) für Sendungen zu 5 000 kg = 0,01 R.,
b) „ „ „ 10 000 „ = 0,02 ℳ

für 100 kg in allen 3 Tarifklassen zur Erhebung kommen.

Für die Strecken ab Wirballen bezw. Sosnowice westlich gelten die in den genannten Tariftabellen in Mark angegebenen bezüglichen westlichen Frachtsätze.

Bromberg, den 25. Mai 1889. (1357)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. kommt zwischen Laasphe (Dir.-Bez. Hannover) und Rodewisch für Güter des Spezialtarifs III ein Frachtsatz von 1,03 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Dresden, den 28. Mai 1889. (1358)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Erfurt. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 29. April d. J. wird zur Kenntniss gebracht, dass am 15. Juni d. J. auch die im Tarif für obenbezeichneten Verkehr zwischen den Stationen:

a) Göschwitz, Grossschwabhausen, Hermsdorf-Klosterlausnitz, Jena, Kraftsdorf, Mellingen, Roda und Weimar der Weimar-Geraer Eisenbahn;
b) Berka, Blankenhain, Kranichfeld, Nohra, Tannroda und Weimar der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn;
c) Blankenburg i. Thür., Camburg, Dornburg, Göschwitz, Jena, Kahla, Orlamünde, Rudolstadt, Saalfeld, Schwarza und Uhlstädt der Saal-Eisenbahn;
d) Eisenberg der Eisenberg-Crossener Eisenbahn

einerseits und der Station Hamburg H. des Direktionsbezirks Altona andererseits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze unverändert auf den Verkehr mit der Station Hamburg B. des Direktionsbezirks Altona übertragen werden, unter gleichzeitiger Aufhebung der zwischen den vorgenannten Stationen der Weimar-Geraer Eisenbahn usw. einerseits und der Station Hamburg H. des Direktionsbezirks Altona andererseits bestehenden Entfernungen und Frachtsätze.

Altona, den 24. Mai 1889. (1359)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt und Thüringische usw. Privatbahnen. Am 15. Juni d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den oben genannten Verkehr in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. März 1886 nebst den dazu erschienenen 14 Nachträgen aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält neben vielfachen erheblichen Frachtermässigungen auch vereinzelte geringfügige, erst vom 15. Juli d. J. ab zur Anwendung kommende Frachterhöhungen.

Der Ausnahmetarif für Steinsalz und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr von Erfurt nach Altona/Ottensen, Hamburg und Kiel ist mangels Bedürfnisses nicht wieder aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionsstellen. Der neue Tarif ist zum Preise von 1,50 ℳ zu beziehen.

Erfurt, den 28. Mai 1889. (1360)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Militärbahn - Staatsbahnverkehr. Am 1. Juni d. J. gelangt ein neuer Gütertarif für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn Berlin (Militärbahnhof), Bude 10 Mellener Weiche, Clausdorf, Schiessplatz und Sperenberg einerseits und den Stationen der Königlich Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, sowie der Stargard-Custriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits zur Einführung. Der neue Tarif enthält neben umfangreichen Verkehrserweiterungen auch zahlreiche Frachtermässigungen. Durch denselben wird sodann der Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Königlich. Militär-Eisenbahn: Clausdorf, Schiessplatz und Sperenberg einerseits und Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg), sowie der Oberschlesischen Eisenbahn und Berlin (Hamburger Bahnhof) andererseits vom 1. April 1883 nebst Nachtragen aufgehoben.

Die in dem zuletzt genannten Tarife enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze für die Stationsverbindungen Grossenhain, C.-Gr. Bhf.-Clausdorf, Schiessplatz und Sperenberg behalten noch bis zum 15. Juli 1889 Gültigkeit und treten mit diesem Tage ohne Ersatz ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch der neue Tarif zum Preise von 0,65 *M.* das Stück zu haben ist. (1361)

Erfurt, den 29. Mai 1889.

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Erfurt. Am 1. Juni 1889 tritt ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. (einschliesslich der Cronberger, Hohenebra-Ebeleber und Kerkerbacher Eisenbahn) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, der Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits in Kraft.

Aufgehoben wird durch diesen Tarif der Gütertarif Heft 1 und 2 für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. usw. einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt usw. andererseits vom 1. Juni 1884 nebst Nachträgen.

Durch den neuen Tarif werden theils Ermässigungen, theils geringfügige Erhöhungen herbeigeführt, welche letztere erst vom 15. Juli 1889 ab in Kraft treten.

Die bisherigen Frachtsätze für den Verkehr der Station Gehlberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt mit den Stationen Burgsinn und Rieneck des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. kommen vom 1. August 1889 ab ohne Ersatz zur Aufhebung.

Die im Tarifheft 1 bisher enthaltenen Ausnahmetarife 2 (Blei, Blech von Blei und Zink, Zink in Platten), 3 (Eisen, Roh-) und 8 (Kies und Sand), sowie der im Tarifheft 2 vorhandene Ausnahmetarif 10 (Holz des Spez.-Tarifs III, Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriquets im Verkehr mit der Feldabahn) sind aufgehoben worden, treten jedoch erst am 1. August 1889 ausser Kraft. Die Abfertigung der vorgenannten Artikel erfolgt vom 1. August 1889 ab nach den Sätzen der regelrechten Tarifklassen.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Gemünden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M., sowie Lichtenfels und Meiningen der Werra-Eisenbahn kommen für die gleichnamigen Bayerischen Mitbewerbsstationen (soweit direkte Frachtsätze bestehen) auch im Thüringisch-Bayerischen, Hannover-Bayerischen und Nassau-Bayerischen Verbande zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsgüterexpeditionen, woselbst auch die Tarife zu haben sind. (1362)

Erfurt, den 29. Mai 1889.

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 6 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.

Derselbe enthält neue bezw. anderweite Tarifsätze für die Stationen Bettmar, Broistedt, Garbolzum und Hoheneggelsen des Direktionsbezirks Hannover, Berlin (Potsdamer Bahnhof), Frellstedt und Mattierzoll des Direktionsbezirks Magdeburg und Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof) des Direktionsbezirks Erfurt.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 29. Mai 1889. (1363)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt für den obengenannten Verband ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. September 1888 zur Aufhebung gelangt.

Der neue Tarif enthält direkte Sätze für den Verkehr zwischen Stationen der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, der Westholsteinischen Eisenbahn (mit Ausnahme von Albersdorf, Hanerau, Hohenwested und Nordhastedt), der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Paulinenaue-Neuruppiner, Unterelbeschen, Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Mecklenburgischen Süd-, Neustrelitz-Warnemünder, Wismar-Rostocker, Wismar-Karower, Gnoien-Teterower, Güstrow-Plauer und Prignitzer Eisenbahn einerseits, Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Frankfurt a/M. und Magdeburg, sowie der Oldenburgischen Staatsbahn, der Halberstadt-Blankenburger und Braunschweigischen Landes-Eisenbahn andererseits, soweit für diese Stationsverbindungen direkte Frachtsätze im Gütertarife für den Niederdeutschen Eisenbahnverband vom 1. November 1887 nebst Nachträgen enthalten sind.

Der neue Tarif ist auf den Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 29. Mai 1889. (1364)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juni d. J. wird der Nachtrag I zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau herausgegeben; derselbe enthält:

1. Aenderung betreffs der Erhebung der Zollgebühren für Alexandrowo und Sosnowice W. W. E.;
2. neue Entfernungen für die zur Eröffnung gelangenden Stationen der Strecke Wongrowitz-Inowrazlaw, für Järshagen und Broddydamm des Direktionsbezirks Bromberg;
3. neue Entfernungen für die Haltestellen Imielin und Kunzendorf des Direktionsbezirks Breslau;
4. Abkürzungen mehrerer Entfernungen des Kilometerzeigers;
5. Ergänzungen der Ausnahmetarife I A, I B, bezüglich der Anwendung dieser Tarife; neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für den Verkehr zwischen Jarotschin und Posen und den neueröffneten Stationen Wongrowitz-Inowrazlaw, neue Sätze für den Verkehr mit Bärwalde N./M. und Neumühl-Kutzdorf und Aenderung einzelner Sätze für den Verkehr mit Posen; neue Sätze des Ausnahmetarifs 3 von Kobier nach Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde und Ergänzungen des Titelblattes zum Ausnahmetarif 19;
6. Berichtigungen.

Druckstücke des Nachtrags I sind durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 28. Mai 1889. (1365)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eydtkuhner Transit - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. tritt der Nachtrag I zum Eydtkuhner Transit-Gütertarif vom 1. Januar 1889 in Kraft.

Derselbe enthält die bis jetzt im Wege der Bekanntmachung eingeführten Tarifänderungen, ferner einen neuen Ausnahmetarif 43 für Kupfervitriol von Freiberg (S. St. B.) und Oker (E. D. B. Magdeburg), einzelne ermässigte Tarifsätze des Ausnahmetarifs 31 (Eisen usw.) und des Ausnahmetarifs A (Sammelgüter) sowie Tariferhöhungen im Ausnahmetarif 31 für den Verkehr von der Station Rheinbrohl. — Die erhöhten Tarifsätze treten erst mit dem 15. Juli d. J. in Kraft.

Der in Rede stehende Nachtrag I kann von den betheiligten Verbandstationen sowie auch den sonstigen Tarif-Ausgabestellen bezogen werden.

Bromberg, den 25. Mai 1889. (1366)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Koksverkehr. Am 15. Juni d. J. kommt für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Wejhybka an Stelle des Tarifes vom 1. Februar 1888 ein neuer Tarif mit ermässigten Frachtsätzen zur Einführung. Exemplare desselben können durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 26. Mai 1889. (1367MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Mitteldeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. tritt zum Tarif für den Berlin-Mitteldeutschen Verkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und kann von dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 27. Mai 1889. (1368MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zum Russisch-Oesterreichischen Flachstarife. Mit Gültigkeit vom 1. Juli n. St. 1889 tritt zu dem, vom 1. Januar n. St. 1889 ab geltenden Russisch-Oesterreichischen Flachstarife ein I. Nachtrag in Kraft, durch welchen gleichzeitig der Anhang zum Russisch-Böhmischen Flachstarife

vom 13. April n. St. 1884 aufgehoben wird.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Die Neuaufnahme von Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen,

II. Ergänzungen und Berichtigungen und

III. Frachtsätze für die Beförderung von Flachs, Heede und Werg im Verkehre zwischen den Stationen Moskau und Wjäsma der Moskau-Brester Eisenbahn und Jaroslau der Moskau-Jaroslawer Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen und bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 5 kr. Oe. W. zu beziehen.

Wien, den 20. Mai 1889. (1369)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni 1889 gelangt zum Theil I des Lokaltarifs vom 1. Juni 1888 für die Beförderung von Gütern zwischen unseren auf Niederländischem Gebiete belegenen Stationen der Nachtrag 1 zur Einführung.

Amsterdam, den 24. Mai 1889. (1370)

Die Spezialdirektion
der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Die Dividende unserer Gesellschaft pro 1888 ist auf $6^{1}/_{4}$ pCt. = 31,25 ℳ für die Aktie von 500 ℳ und 62,50 ℳ für die Aktie von 1000 ℳ festgestellt und vom 1. Juni d. J. ab bei den auf den Dividendenscheinen verzeichneten Zahlstellen zu erheben. (1371)

Schwerin, den 29. Mai 1889.

Die Direktion.

5. Generalversammlungen.

Wir berufen die 19. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf

Sonnabend, den 29. Juni d. J., Mittags 12 Uhr,

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Braunschweig.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1888/89.
2. Erstattung des Berichts des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl eines Mitgliedes des Aufsichtsraths an Stelle eines ausgeschiedenen.

Magdeburg, den 23. Mai 1889. (1372)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Schluss der amtl. Bekanntm. S. IV.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen ordentlichen Genossenschaftsversammlung, welche am
15. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr im Saal X_1 im Hauptausstellungspalaste der Deutschen Allgemeinen Ausstellung für Unfallverhütung
zu Berlin
stattfinden wird, gemäss § 6 des Genossenschaftsstatuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Rechnung für 1888.
   Bericht des Prüfungsausschusses.
3. Nachtragsbewilligung von Verwaltungskosten für 1888.
4. Bewilligung einer Pauschvergütung für 1890 an diejenige Verwaltung, deren Mitglieder die Vorstandsgeschäfte leiten und Feststellung des Voranschlages für 1890.
5. Neuwahl für die im Jahre 1889 ausscheidenden Vorstandsmitglieder und Schiedsgerichtsbeisitzer aus dem Stande der Arbeitgeber.
6. Wahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1889.
7. Beschlussfassung über anderweite Anrechnung der Fahr-, Uebernachtungs- und Mittagsgelder bei dem Umlageverfahren.
8. Ausscheiden der Fröttstädt-Friedrichrodaer Eisenbahn aus der Berufsgenossenschaft.
9. Abänderung des § 32 des Genossenschaftsstatuts.

Lübeck, den 28. Mai 1889. (1373)
Der Genossenschaftsvorstand:
Strackerjan,
stellvertr. Vorsitzender.

6. Verdingungen.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 40 000 Schienennägeln ist zu vergeben. Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar bezogen werden, Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 12. Juni dahier einzureichen.
Giessen, den 25. Mai 1889. (1374)
Grossherzogliche Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung und Aufstellung einer aus 4 gekuppelten Schlagbäumen bestehenden Barriere an dem Uebergang der Staatsstrasse dahier soll vergeben werden. Bedingungen und Uebersichtszeichnung können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden. Angebote sind bis zum 8. Juni d. J. dahier einzureichen.
Giessen, den 26. Mai 1889. (1375)
Grossherzogliche Direktion.

Verdingung der Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für die Brücken und Durchlässe in der I. Abtheilung der Eisenbahn-Neubaustrecke von Hannover nach Visselhövede, in einem Gesammtgewichte von 14 170 kg Schweisseisen und 2 415 kg Gusseisen.
Termin:
Dienstag, den 18. Juni 1889,
Vormittags 11 Uhr
im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Fahrenhorst in Hannover, Augustenstrasse 12 I. Zeichnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 3 ℳ 20 ₰ von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1376)
Hannover, den 28. Mai 1889.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 43. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Juni 1889.

Inhalt:

Ein neuer Orientkurierzug.

Die so häufig gehörte Behauptung von dem „Zuge der Völker nach dem Westen" ist zwar ein geistreiches sogenanntes „bonmot", jedoch, wie viele derartige Schlagworte, bei näherer Betrachtung nur bedingungsweise richtig. Denkt man hierbei an die Welt im ganzen, so ist sie jedenfalls falsch. Die Beziehungen der Völker zu einander bewegen sich nicht in einer bestimmten Bahn, sondern in allen Himmelsrichtungen, in welchen die Bedingungen für den gegenseitigen Verkehr im allgemeinsten Sinne des Wortes überhaupt vorhanden sind oder erreichbar erscheinen. Man darf vielleicht behaupten, dass diese vielfältig verzweigten Strömungen wirthschaftlicher und geistiger Art unter dem, in seinen Einzelheiten freilich kaum nachweisbaren Einflusse der bekannten Gleichgewichtsgesetze stehen. Durch das unablässige Hinstreben nach Ausgleichung, nach einem Beharrungszustande im einzelnen werden jedoch die Verhältnisse im ganzen fortdauernd verschoben, und hierdurch wird — glücklicherweise — dem Eintreten eines Ruhezustandes vorgebeugt, welcher in seiner äussersten Folgewirkung das Absterben der Kulturentwickelung bedingen würde.

Auch einem oberflächlichen Beobachter des Weltverkehrs kann es nicht entgehen, dass die Zahl der Fäden, welche die Völker mit einander verbinden, sich unaufhörlich vermehrt; für die Angehörigen des Verkehrswesens — zum mindesten für einen Theil derselben — ist die Verfolgung dieser Entwickelung ein Stück ihrer Lebensaufgabe, deren Maassstab sich ersichtlich vergrössert. Bei der zweifellos vorhandenen Neigung, die unter einzelnen Verwaltungszweigen stehenden zersplitterten Eisenbahnlinien in grössere, den betreffenden Verhältnissen angepasste, einheitlich geordnete Netze zusammenzufassen, wächst naturgemäss das Interesse für den Weltverkehr, denn die Wirkungen desselben treten in dem umfangreichen Organismus bedeutungsvoller, geschlossener und ausgeprägter zu Tage, als auf kleinen Strecken, welche im allgemeinen ihre Lebensbedingungen aus dem nächstliegenden örtlichen Verkehrsbezirke entnehmen müssen. Man darf hieraus folgern, dass die Bildung grösserer, einheitlich geleiteter Eisenbahngebiete grundsätzlich einen günstigen Einfluss auf die Entwickelung des Weltverkehrs ausüben wird. Der ganze Apparat, welcher zur Bewältigung desselben — von den ersten vorbereitenden Verhandlungen zwischen den betheiligten Verwaltungen ab — in Bewegung gesetzt werden muss, gestaltet sich alsdann einfacher und die Schwierigkeiten, welche mit der Ausführung eines gemeinsamen Planes auf den nach verschiedenen Grundsätzen verwalteten Linien verbunden sind, vermindern sich, je kleiner die Zahl der letzteren ist. Eine wesentliche Bedeutung ist hierbei ausserdem dem Einflusse der politischen Machtfülle beizumessen, welche an grosse, wirthschaftlich starke Eisenbahnverwaltungen, mögen dieselben vom Staate unmittelbar oder mittelbar abhängen, im Interesse der Allgemeinheit selbstverständlich hohe Ansprüche zu stellen berechtigt und unter Umständen auch wohl zu stellen verpflichtet ist. In solchen Fällen wird die Frage des unmittelbaren wirthschaft-

lichen Gewinnes, das sogenannte Rentiren der aufzuwendenden Beträge, nicht immer den Ausschlag geben können, sondern den höheren, allgemeineren Gesichtspunkten, um welche es sich gerade handelt, untergeordnet werden müssen. —

Zu Betrachtungen der vorstehend angedeuteten Art veranlasst uns eine, mit dem soeben vollzogenen Fahrplanwechsel eingetretene Neuerung, welche, wie wir hoffen, den Keim einer reichen, zukünftigen Entwickelung in sich birgt. Den gemeinsamen Bemühungen der Preussischen Staatsbahnverwaltung, der Kaschau-Oderberger Eisenbahnverwaltung und der Ungarischen Staatsbahnverwaltung ist es nämlich zu verdanken, dass den zwischen Norddeutschland und dem Oriente bestehenden Beziehungen eine neue günstige Verkehrsverbindung durch einen „Orientkurierzug" erschlossen ist. Derselbe verkehrt zwischen Berlin und Budapest über Oderberg und Ruttek und findet Anschluss an den sogenannten „Konventionszug", durch welchen Budapest auf dem Wege über Nisch mit Konstantinopel und auf der von Nisch abzweigenden Seitenbahn mit Saloniki verbunden ist. Der neue Zug ermöglicht die Zurücklegung der 2 371 km langen Strecke zwischen Berlin und Konstantinopel binnen 62 bis 63 Stunden und die Zurücklegung der 1 647 km langen Strecke zwischen Berlin und Saloniki binnen 52 bis 53 Stunden. Vergleichsweise sei hierzu bemerkt, dass die 2 005 bezw. 1 953 km langen Strecken Berlin-Brindisi bezw. Berlin-Neapel in 50 Stunden und die 1 693 km lange Strecke Berlin-Rom in 42 Stunden vermittelst der bestehenden schnellsten Züge durchfahren werden können. Die Einschränkung, dass der neue Kurierzug zwischen Berlin und Budapest zunächst in jeder Richtung wöchentlich nur einmal, und zwar von Berlin am Mittwoch, von Budapest am Sonnabend abgelassen wird, ist durch die weise Vorsicht begründet, welche einem, seinem Umfange und seiner Tragweite nach vorerst unbekannten Verkehrsbedürfnisse gegenüber angezeigt erscheint. Von den thatsächlichen Ergebnissen dürfte es vermuthlich abhängen, ob bezw. in wie weit auf eine häufigere — vielleicht sogar tägliche — Ablassung dieser Züge sowie auf die Einführung weiterer bezüglicher Verkehrserleichterungen, u. a. auf die Vermeidung des zur Zeit erforderlichen Wagenwechsels in Budapest, Bedacht genommen werden kann.

In dieser Hinsicht bahnbrechend zu wirken, wird zunächst insbesondere Sache der Pioniere der Kultur, der Vertreter des Handels sein. Dieselben haben in der That wohlbegründete Veranlassung, den wirthschaftlichen Verhältnissen des Orients, welchen augenscheinlich eine gewaltige Umgestaltung im Sinne der modernen Auffassungen und Bestrebungen bevorsteht, sorgfältige Aufmerksamkeit zuzuwenden, denn in den vor Kurzem noch halb sagenhaften Staatenbildungen Asiens und Afrikas, welche zum Theil unter dem verderblichen Einflusse erschlaffter und verkommener Regierungsgewalt nur ein wahres Scheindasein zu fristen vermochten, werden Bewegungen wahrnehmbar, welche gewissermaassen ein Erwachen aus langem Winterschlafe verkünden. Diese Bewegungen äussern sich um so energischer, je unmittelbarer die betreffenden Länder unter dem Einflusse der Europäischen Kulturentwickelung stehen.

Vom Gestade des Aegäischen Meeres und des Bosporus, woselbst die jüngsten beiden internationalen Eisenbahnstrecken enden, schweifen die Blicke zunächst hinüber nach Kleinasien. Schon seit geraumer Zeit sind daselbst einige kürzere Eisenbahnlinien im Betriebe, und neuerdings ist die Frage des Baues eines umfassenderen Bahnnetzes, der sogenannten Anatolischen Eisenbahnen, in diesem, bereits im Alterthume durch seinen Reichthum an Mineralien verschiedenster Art hochgeschätzten Lande bekanntlich in lebhaften Fluss gekommen. Mit Befriedigung heben wir hervor, dass es der Deutschen Thatkraft gelungen ist, sich bei diesem Unternehmen eine maassgebende Mitwirkung zu sichern. In dem Nachbarlande Persien, dessen gegenwärtiger Herrscher nicht allein durch seine wiederholten Europäischen Weltreisen, sondern auch durch wirkliche Reform-Bestrebungen im eigenen Lande eine bemerkenswerthe Empfänglichkeit für die abendländische Kultur beweist, streiten bereits seit langer Zeit Russische und Englische Einflüsse um die Palme des zukünftigen wirthschaftlichen Sieges, welcher für jedes der beiden bezeichneten Länder gleichzeitig eine wesentliche Verstärkung der politischen Macht bedeuten würde. Vielfach zwar wechseln noch die Nachrichten, welche über die geplante Erschliessung Persiens für den Weltverkehr zu uns dringen; allein aus dieser, von betheiligter Seite vielleicht absichtlich genährter Verworrenheit der Gerüchte klärt sich für uns mehr und mehr die Vorstellung heraus, dass in nicht zu ferner Zukunft die urzeitlichen Karawanenwege dieses Landes verödet und an ihre Stelle die weltbezwingenden Eisenbahnen getreten sein werden. Dass dieselben alsdann nicht lange für sich abgeschlossen bleiben werden, ist wohl mit Sicherheit anzunehmen, da sie anderenfalls eine Grundbedingung ihrer Lebensfähigkeit verleugnen würden. Vom Norden und vom Osten nähern sich im übrigen die Eisenbahnen der Nachbarstaaten infolge der bewussten Politik, welche Russland und England in Centralasien betreiben, bereits den Persischen Grenzen.

Wenn man das Zukunftsbild der Entwickelung des Eisenbahnwesens in Asien schon allein nach Maassgabe der vorstehenden Andeutungen sich vergegenwärtigt, so erscheinen die Aussichten für eine wesentliche Verschiebung der Pfade, auf welchen der Weltverkehr sich zur Zeit bewegt, durchaus begründet. Der Ausbau dieses Eisenbahnnetzes wird es gestatten, die gewaltigen, durch den Mangel geeigneter Verkehrsstrassen bisher brach gelegten Reichthümer des Orients zu heben und zu verwerthen, und vielleicht wird diese wirthschaftliche Ausbeute für Europa eine ähnliche Bedeutung wiedergewinnen, wie es bereits in vergangenen Zeiten — allerdings unter völlig anders gearteten politischen Verhältnissen — der Fall gewesen ist. In der entgegengesetzten Richtung eröffnet sich alsdann auch für die Europäischen Erzeugnisse ein weites, leichter als bisher zugängliches Absatzgebiet, über dessen Abnahmefähigkeit zur Zeit ein richtiges Urtheil wohl kaum zu gewinnen ist. Dass demnächst, bei hinlänglicher Erstarkung des über Konstantinopel zwischen Europa und Asien sich bewegenden Wechselverkehrs die Frage einer Ueberbrückung des Bosporus behufs Gewinnung einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Erdtheilen ernsthafter Erwägung unterliegen wird, darf schwerlich bezweifelt werden. Die technische Möglichkeit, diesen Gedanken zu verwirklichen, ist jedenfalls vorhanden.

Die Einrichtung der neuen Orientverbindung erscheint wohl geeignet, die Entwickelung der Beziehungen zwischen den in Frage kommenden Ländern zu befördern. Vorsorglich ist hierbei darauf Bedacht genommen, dem über Hamburg gehenden internationalen Verkehr die unmittelbare Benutzung der in Berlin beginnenden und endenden Orientkurierzüge zu ermöglichen, wodurch die Bedeutung der letzteren wesentlich gesteigert wird. Dieselben sind überdies auch für das nordwestliche Europa vortrefflich verwerthbar, und ausserdem dürfte eine, zum mindesten theilweise Ablenkung des zur Zeit den Pariser Orientexpresszug benutzenden Englischen Verkehrs auf dieselben wohl erwartet werden.

Noch einschneidender würde die Wichtigkeit dieser neuen Kurierzüge zu Tage treten, wenn das vielfach verbreitete Gerücht sich bewahrheiten sollte, dass Saloniki als Anlaufstation für die von Deutschland finanziell unterstützten Dampfer des Norddeutschen Lloyd in Aussicht genommen sei. Durch diese Maassregel würde den Mittelmeerhäfen, welche bisher den in Frage kommenden überseeischen Verkehr vermitteln, derjenige nicht unwesentliche Bruchtheil desselben entzogen werden, für welchen die Verbindung über Saloniki sich als kürzer, bequemer und rascher ergibt. Dass dieser, im allgemeinen sehr günstig gelegenen Hafenstation des Aegäischen Meeres eine

grosse Zukunft bevorstehe, ist bereits seit geraumer Zeit erkannt, und demgemäss ist auch darauf Bedacht genommen, die Hafenanlagen in einem, dem zu erwartenden Aufschwunge entsprechenden Umfange auszugestalten und den Anforderungen der Neuzeit gemäss auszurüsten. Es ist ferner auch bekannt, dass Französische und Englische Agenten schon seit längerer Zeit thätig sind, sich in Saloniki und von diesem Stützpunkte aus in der Türkei und in den Balkanstaaten einen Besitzstand für ihre geschäftlichen Beziehungen zu sichern. Den interessirten Deutschen Geschäftskreisen dürfte jedenfalls zu empfehlen sein, allen diesen Vorgängen an jenem wichtigen Platze die wünschenswerthe, sorgfältige Beachtung zu widmen, damit unliebsame Ueberraschungen durch vollendete Thatsachen vermieden werden. —

An dem Tage, an welchem diese flüchtigen Betrachtungen unseren Lesern überantwortet werden, verlässt der neue Orientkurierzug zum ersten Male die Deutsche Reichshauptstadt! Gern wollen wir hoffen, dass dieser Tag für die Entwickelung und Förderung derjenigen Ziele und Gedanken, welche sich an die vorstehenden Erörterungen anschliessen lassen, im besten und umfassendsten Sinne des Wortes bedeutungsvoll sein möge!

K—e.

Aus dem Deutschen Reich.

Eröffnung der Lokalbahn Oberdorf-Füssen.

Die von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft gebaute Lokalbahn von Oberdorf nach Füssen (siehe über deren bauliche und Betriebsverhältnisse Nr. 19 S. 191 d. Ztg.), etwa 31 km lang, ist am 1. Juni dem öffentlichen Verkehr übergeben worden und wurde dieser Eröffnungstermin trotz der schlechten Witterung eingehalten. Mit der Königlich Bayerischen Staatsbahn wurde ein Vertrag wegen Uebernahme des Lokomotiv- und Zugdienstes auf der 6,5 km langen staatlichen Sekundärbahn Biessenhofen-Oberdorf durch genannte Gesellschaft abgeschlossen, so dass die Füssener Züge von und bis Biessenhofen durchlaufen. Von Biessenhofen nach Oberdorf verkehren täglich nach jeder Richtung hin sechs Züge, von Oberdorf nach Füssen täglich je vier und zwar Biessenhofen ab: (durchgehend nach Füssen) 6 Vm., 9.35 Vm., 2.45 Nm. u. 5 45 Nm.; in Füssen an: 8.4 Vm., 11.41 Vm., 4.45 Nm., 7.52 Abds., sämmtlich Lokalzüge; von Füssen ab: 7.13 Vm., 9.10 Vm., 3.14 Nm., 7.01 Abds. (durchgehend nach Biessenhofen); in Biessenhofen an: 9.21 Vm., 11.26 Vm., 5.11 Nm. und 9.06 Abds., sämmtlich Lokalzüge. Fahrzeit 2 Stunden 4 Minuten. Stationen und Haltestellen sind (wie bereits in Nr. 19 angegeben) vorhanden: in Leuterschach, Balberatsried, Lengenwang, Seeg, Enzenstetten, Weizern-Hopferau, Reinertshof und Füssen. In Füssen ist der Sitz der Betriebsverwaltung. Ueber die Bedeutung dieser Lokalbahn siehe Nr. 19 d. Ztg.*).

Eröffnung von Haltestellen.

Am 1. Juni d. J. wurden in den Bezirken
der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau
an der Bahnstrecke Glogau-Breslau die Haltestelle Kunzendorf a. O.,
an der Bahnstrecke Kattowitz-Nendza die Haltestelle Niedobschütz,
der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg
an der Bahnstrecke Marienwerder-Marienburg der Haltepunkt Rachelshof,
der Sächsischen Staatseisenbahnen
an der Bahnstrecke Zittau-Reichenberg der Haltepunkt Ketten,
der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn
an der Bahnstrecke Mainz-Aschaffenburg die Haltestelle Gustavsburg-Kostheim,
der Werra-Eisenbahn
an der Bahnstrecke Themar-Schleusingen der Haltepunkt Rappelsdorf
dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Desgleichen wurde auf der Bayerischen Staatsbahn mit dem 1. Juni d. J. die Haltestelle Hurlach zwischen Klosterlechfeld und Kaufering für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet. Die Entfernungen der neuen Haltestellen betragen nach Klosterlechfeld 4, nach Kaufering 6 km.

---

*) Bei dieser Gelegenheit sehen wir uns veranlasst, die in Nr. 19 S. 191 d. Ztg. abgedruckte Angabe: die Lokalbahn Oberdorf-Füssen erreiche, indem die Trasse derselben bei 15 km bis zu 824 m steige, den höchsten Punkt der Eisenbahnen Deutschlands, dahin zu berichtigen, dass die Bahn, wenn auch als Lokalbahn, so doch nicht überhaupt die höchste Deutschlands ist, wie sich aus folgenden Höhencoten ergibt:

1. die Höllenthalbahn im Schwarzwald von Freiburg nach Neustadt erreicht bei Hinterzarten ihren höchsten Punkt mit 893 m;
2. die Eisenbahn von München nach Lindau, die nächste Nachbarin der neuen Lokalbahn Oberdorf-Füssen, erreicht ihren höchsten Punkt bei Aitrang mit 845 m;
3. die Badische Schwarzwaldbahn (Offenburg-Singen) erreicht ihren höchsten Punkt bei Sommerau mit 834 m.

Die Redaktion.

Berlin-Frankfurt.

Zu den Expresszügen 11 und 12, welche vom 1. Juni d. J. ab zwischen Berlin und Frankfurt a. M. über Belzig-Nordhausen-Eichenberg-Bebra (ab Berlin 12 Uhr 48 Min. Mittags, ab Frankfurt 8 Uhr Vorm.) eingelegt sind, werden Fahrkarten, um diese Züge dem durchgehenden Verkehr zu erhalten, nur wie folgt ausgegeben bezw. zugelassen:

I. Für Einzelfahrt.

Von Frankfurt und rückliegenden Stationen nach Berlin und darüber hinaus,
von Seitenlinien sowie von Zwischenstationen nach Berlin und darüber hinaus,
von Berlin und rückliegenden Stationen nach Frankfurt und darüber hinaus,
von Seitenlinien sowie von Zwischenstationen nach Frankfurt und darüber hinaus.

(Ausgeschlossen sind daher die Fahrkarten von Frankfurt und rückliegenden Stationen nach Zwischenstationen sowie von Berlin und rückliegenden Stationen nach Zwischenstationen und von Zwischen- nach Zwischenstationen.)

II. Für Hin- und Rückfahrt.

Von Frankfurt und rückliegenden Stationen nach Berlin und darüber hinaus.
Von Berlin und rückliegenden Stationen nach Frankfurt und darüber hinaus.

(Ausgeschlossen sind daher die Rückfahrkarten von Frankfurt bezw. von Berlin oder von zurückgelegenen Stationen, nach Zwischenstationen, sowie nach Seitenlinien, desgl. von Zwischen- nach Zwischenstationen und von Zwischenstationen sowie von Seitenlinien nach Frankfurt bezw. nach Berlin und darüber hinaus gelegenen Stationen.)

Saal-Eisenbahn.

Zu den Zahlen des 1888er Abschlusses, welcher nur die Ausschüttung einer Dividende von 5 pCt. an die Stammprioritäten gestattet, während für 1887 ausserdem die Stammaktien eine (erste) Dividende von ⅓ pCt. bezogen hatten, bemerkt der Verwaltungsbericht u. a.: „Der Verkehr hat sich im Jahre 1888 in verhältnissmässig geringerem Umfange günstiger entwickelt als im Vorjahre. Im Personenverkehre hat sich die Anzahl der beförderten Reisenden zwar um 10 300 vermehrt, doch sind die dafür erzielten Einnahmen um 4 500 ℳ geringer geworden als im Vorjahre. Es findet dieser Umstand darin seine Erklärung, dass die Reisenden sich in grösserer Anzahl der wesentlich billigeren Sonntagsfahrkarten und der zusammenstellbaren Rundreisehefte als der gewöhnlichen einfachen und der Rückfahrkarten bedient haben. Im Viehverkehre sind auch in diesem Jahre die Einnahmen zurückgegangen und zwar um 900 ℳ. Im Güterverkehre ist eine Zunahme der beförderten Mengen um 20 000 t und der Einnahmen um 12 600 ℳ zu verzeichnen. Die bevorstehende Inbetriebsetzung und Erweiterung bestehender gewerblicher und industrieller Anlagen, sowie die erhöhte Bauthätigkeit in einzelnen Orten lässt uns hoffen, dass die in den ersten 3 Monaten des Jahres 1889 bereits eingetretene Vermehrung der Einnahmen auch für das übrige Jahr anhalten werde. In den Tarifverhältnissen sowie in unseren Verkehrsbeziehungen zu anderen Bahnen sind wesentliche Aenderungen im Jahre 1888 nicht eingetreten. Im Jahre 1889 dagegen ist infolge Ermässigung der Antheile der Preussischen Staatsbahnen eine Umarbeitung der sämmtlichen Personentarife und eines grossen Theils der Gütertarife zu bewirken.“ Im Vergleich zum Vorjahre ergab der 1888er Betrieb eine Mehreinnahme von 17 528 ℳ, welcher aber Mehrausgaben von 29 357 ℳ gegenüberstehen, so dass der Reinertrag um 11 829 ℳ geringer war. Die Steigerung der Ausgaben fällt fast ausschliesslich der Transportverwaltung zur Last, was die Verwaltung damit erklärt, dass die Betriebsmittel im Jahre 1888 mehr haben leisten müssen als im Jahre 1887. Es ist dies unter anderem daraus ersichtlich, dass im Jahre 1887 nur 7 Lokomotiven in

Thätigkeit waren, während 1888 der Betrieb 8 Lokomotiven erforderte. Es fand daher ein grösserer Verschleiss der Betriebsmittel statt, der nothwendig umfänglichere Ausbesserungen zur Folge hatte. Ferner mussten im Jahre 1888 aussergewöhnlich viele gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen der Lokomotiven und Wagen vorgenommen werden. Die Ausgaben für den Bau der Zweigbahn Orlamünde-Prossneck-Jüdewein betrugen bis Ende 1888 58 843 ℳ. In das neue Jahr ist die Gesellschaft mit folgenden Rücklagen eingetreten: Reservefonds I 74 409 ℳ, Reservefonds II (nur buchmässig ausgestattet) 92 239 ℳ und Erneuerungsfonds 463 377 ℳ.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Die am 28. v. Mts. abgehaltene Generalversammlung der Bahn hat die Vertheilung einer Dividende von 1 pCt. für 1888 genehmigt, zahlbar vom 1. d. Mts. ab.

In Ergänzung der in Nr. 41 S. 426 d. Ztg. bereits mitgetheilten Angaben über die Betriebsergebnisse des letzten Geschäftsjahres seien noch folgende Einzelheiten nachgetragen: Die erzielte Mehreinnahme gegenüber den Ergebnissen des Vorjahres entspringt fast ausschliesslich aus dem Güterverkehr und zwar aus demjenigen der Gleschendorf-Ahrensböcker Nebenbahn. Die gesammte Mehreinnahme aus dem Personen- und Güterverkehr hat 6 231 ℳ, diejenige der Nebenbahn 6 710 ℳ betragen. Es betrugen:

	1888	1887	
a) die Einnahmen			
für die Person auf das Kilometer	3,766	3,788	₰
für die Tonne und Kilometer . .	7,1	9,8	„
b) die Betriebskosten von der Einnahme	67,09	66,74	pCt.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

In der am 29. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Bahn, welcher 12 Aktionäre mit 803 Stimmen beiwohnten, ist das Verstaatlichungsangebot mit allen gegen eine Stimme angenommen und die Vertheilung einer Dividende von 6¼ pCt. genehmigt.

Generalversammlungen.

Die auf den 22. d. Mts. berufene Generalversammlung der Eisern-Siegener Eisenbahn soll u. a. über die Beschaffung erforderlicher Geldmittel Beschluss fassen.

Die auf den 22. d. Mts. berufene Generalversammlung der Weimar-Rastenberger Eisenbahn soll über den Bau einer Zweigbahn nach Buttstädt beschliessen.

Die auf den 22. d. Mts. berufene Generalversammlung des Deutsch-Nordischen Lloyd soll u. a. die Betheiligung an einer gleichartigen Gesellschaft genehmigen.

Die auf den 27. d. Mts. berufene Generalversammlung der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn soll über einen Beitrag zu den Kosten einer Eisenbahn Zeitz-Camburg beschliessen.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Die Verwaltung hat dem Vernehmen nach eine Dividende von 27,50 ℳ für die Stammaktien und von 24,25 ℳ für die Stammprioritäten vorgeschlagen.

Brölthaler Eisenbahngesellschaft.

Auf den 15. Juni ist eine Generalversammlung berufen, welche u. a. auch über Vermehrung des Grundkapitals und der Obligationen behufs Erweiterung der Bahnlinie berathen soll. Der Aufsichtsrath der Gesellschaft schlägt die Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. vor.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Bahn hat beschlossen, eine Dividende von 3¼ pCt. für die Stammaktien und von 4½ pCt. für die Stammprioritäten, zahlbar am 5. d. Mts., zu vertheilen, sowie 1 500 000 ℳ Prioritäten neu auszugeben.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn.

Der „St.-A.“ enthält ein Privilegium für Ausgabe von 2 000 000 ℳ Anleihe für den Bau von Wilster zur östlichen Mündung des Nordostseekanals und zur Vervollständigung der Hauptbahn. Die neue Anleihe trägt 3½ pCt. Zinsen, zahlbar 1. Januar, 1. Juli. Die Anleihe rangirt nach der Anleihe vom 15. Dezember 1884 in Höhe von 8 500 000 ℳ. Sie wird ab 1895 mit jährlich 10 000 ℳ und ersparten Zinsen getilgt; die im Juli verloosten Stücke sind zum Nennwerth am 2. Januar jeden Jahres zahlbar, zunächst 1895. Ab 1898 ist stärkere Tilgung zulässig.

Schifffahrtskanal von Dortmund nach den Emshäfen.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ veröffentlicht eine Allerhöchste Verordnung vom 23. Mai d. J., durch welche für die Herstellung des Schifffahrtskanals von Dortmund nach den Emshäfen eine dem Minister der öffentlichen Arbeiten unmittelbar untergeordnete „Königliche Kanalkommission“ eingesetzt wird, welche innerhalb des ihr zugewiesenen Geschäftskreises für die Dauer ihres Bestehens alle Rechte und Pflichten einer Königlichen Behörde haben soll. Die Bestimmung des Sitzes der Kommission, der Zusammensetzung und des Geschäftsganges derselben erfolgt durch den Minister der öffentlichen Arbeiten. Bekanntlich waren durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 die Mittel für den Bau des Kanals im Betrage von 58 400 000 ℳ bereitgestellt, bezüglich des auf 6 280 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbs jedoch die Bedingung gemacht, dass mit der Bauausführung erst dann vorgegangen werden dürfe, wenn der zum Bau erforderliche Grund und Boden der Staatsregierung aus Interessentenkreisen unentgeltlich und lastenfrei zum Eigenthum überwiesen oder die Erstattung der betreffenden Kosten in rechtsgültiger Form übernommen und sichergestellt sei. Die gepflogenen Unterhandlungen ergaben indessen die Unmöglichkeit der Erfüllung dieser Forderung, welche für die Kräfte der Betheiligten zu hoch befunden wurde. Infolge dessen wurde der von letzteren zu den Grunderwerbskosten aufzubringende Beitrag durch das Gesetz vom 6. Juni 1888 auf 4 854 967 ℳ ermässigt. Nachdem über die Aufbringung dieser Summe die bindenden Verträge mit den Betheiligten abgeschlossen sind, konnte die Einsetzung der Kanalkommission für die Ausführung des Baues nunmehr erfolgen. Die nächste Arbeit der neuen Behörde, deren Bildung dem amtlichen Blatte zufolge unmittelbar bevorsteht, wird in der Aufstellung der besonderen, für die Bauausführung maassgebenden Entwürfe und Kostenanschläge zu bestehen haben, worauf nach erfolgtem Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens mit der Ausführung des Kanalbaues begonnen werden kann.

Vereinigte Karlsruhe-Durlacher Pferde- und Dampfbahn.

Nach dem Geschäftsabschlusse haben im Jahre 1888 die Einnahmen 184 410 (im Vorjahre 174 570) ℳ betragen. Die Dividende ist auf 4½ (1887 2½) pCt. festgesetzt.

Aus Württemberg.

Parlamentarisches.

Aus den Verhandlungen über den Eisenbahnetat für die Finanzperiode 1889/91, welche am 16./17. Mai d. J. in der Kammer der Abgeordneten stattfanden, theilen wir nachstehendes mit.

Der Berichterstatter Oberbaurath Leibbrand leitet die Berathung mit Rückblicken, Vergleichungen und allgemeinen Betrachtungen über die Entwickelung der Eisenbahnen in Württemberg ein, insbesondere hervorhebend, dass wie im übrigen Deutschland, so auch in Württemberg in den letzten Jahren eine erhebliche Zunahme des Verkehrs eingetreten sei, infolge dessen habe auch die Ertragsablieferung der Staatsbahn in erfreulicher Weise zugenommen. Für 1887/88 habe sich ein Mehrüberschuss von nicht weniger als 1 980 026 ℳ oder 14,7 pCt. der etatsmässigen Reineinnahme ergeben, während die Preussischen Staatsbahnen in derselben Zeit einen Ueberschuss von 16,2 pCt. zu verzeichnen haben. Diese günstigen Ergebnisse sind erzielt worden ungeachtet dessen, dass sowohl dem Personen- als dem Güterverkehr eine Reihe erheblicher Erleichterungen zu theil geworden seien. Nach Aufzählung dieser Erleichterungen erwähnt er, in Preussen sei neuerdings wiederholt die Ermässigung der Personentaxen als wünschenswerth bezeichnet worden; einzelne Tarifmänner glaubten sogar, es sei an der Zeit, für Personenbeförderung auf der Bahn einen Zonentarif ähnlich dem Briefportotarif als nothwendig und finanziell vortheilhaft bezeichnen zu sollen, nach ihnen sollte die Personenbeförderung im ganzen Deutschen Reich bis zu 25 km Entfernung um 25 ₰, bis 50 km um 50 ₰ und darüber hinaus auf jede Entfernung um 1 ℳ für die Person erfolgen. Es sei selbstverständlich, dass dieser Gedanke zu einem praktischen Versuch nicht anreizen könne, da das Experiment, dem jede sichere, rechnungsmässige Grundlage fehle, denn doch gar zu gefährlich wäre. Auch die seit Februar 1887 bei einem Theil der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen eingeführten Kilometer-Abonnementsbillets haben sich ihrer im ganzen doch recht umständlichen Handhabung wegen wenig verbreitet.

Infolge der ungewöhnlichen Zunahme des Güterverkehrs sei — wie anderwärts in Deutschland — auch in Württemberg Mangel an Güterwagen unzweifelhaft zum Ausdruck gekommen. Wenn Klagen hierüber laut geworden seien, so sei darauf hinzuweisen, dass bei dem Uebergehen der Güterwagen von einer Bahn zur andern sich eben der allgemeine Wagenmangel auf sämmtlichen Deutschen Bahnen, auch in Württemberg, sehr fühlbar gemacht habe, sei ja doch auf den Preussischen Staatsbahnen der Bedarf an Güterwagen stellenweise um 20—30 pCt. gestiegen, weit mehr als nach gründlichen Schätzungen zwischen der Preussischen Bahnverwaltung und den meistbetheiligten Industriellen erwartet werden konnte. Die Vermehrung des Fahrbetriebsmateriales sei daher unumgänglich nöthig, die Regierung habe das Erforderliche in dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für

den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1889/91 bereits vorgesehen.

Der Berichterstatter spricht seine Anerkennung aus, dass die Regierung Exigenzen für Einrichtung eines bahnärztlichen Dienstes und für die Fürsorge für durch Alter oder Krankheit arbeitsunfähig gewordene Arbeiter der Eisenbahnverwaltung, sowie deren Hinterbliebene eingebracht habe. Die in Aussicht genommene Erhöhung der Ausgaben infolge weiterer Maassregeln für den guten Bestand der Bahnen und die Sicherheit des Betriebes und für weitergehende Verbesserungen der Betriebseinrichtungen werden als gerechtfertigt bezeichnet. Der Berichterstatter wendet sich zum Schluss der Frage der Erbauung von Sekundärbahnen zu, wobei er hervorhebt, dass Württemberg in dieser Beziehung hinter Preussen, Bayern, Sachsen, Baden, Elsass-Lothringen zurückstehe. Zum vollständigen Ausbau des Bahnnetzes gehöre die Herstellung entsprechender Zubringer in Form von Bahnen untergeordneter Bedeutung ebenso wie die Verbesserung der Zufahrtsstrassen. Die für beides zu machenden Aufwendungen seien, verglichen mit den Kosten der Herstellung des Hauptbahnnetzes, nur unbedeutend. Württemberg werde sich der zielbewussten Erbauung einer Reihe von Sekundärbahnen nicht entziehen können. Wenn man sich vor Ueberstürzungen im Sekundärbahnbau fern halte, werde die ernstliche Aufnahme desselben dem Lande zum Segen gereichen, ohne die Steuerzahler in fühlbarer Weise zu belasten.

Aus der Erwiderung des Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten und der Verkehrsanstalten, Ministerpräsidenten Dr. Freiherr v. Mittnacht, heben wir folgendes hervor:

„Was den Bau von Sekundärbahnen betreffe, so werde er bei Berathung des Baugesetzes Gelegenheit und Anlass haben, sich eingehender hierüber auszusprechen, er wolle hier nur soviel bemerken, dass, wenn der Berichterstatter mit einem gewissen Bedauern darauf hingewiesen habe, dass Württemberg derzeit nur 127 km normalspurige Sekundärbahnen besitze, während andere Staaten hier soweit voraus seien, dass Württemberg hierin um 10 Jahre hinter den anderen Staaten zurückgeblieben sei, so möchte er bemerken, dass Württemberg in der Statistik mit einem Schlage dieses Verhältniss zu seinem Vortheil ändern könnte, es dürften nur 100 km Vollbahnen, die schlecht rentiren und die vielleicht von Anfang hätten als Sekundärbahnen gebaut und betrieben werden können, für die Zukunft als Sekundärbahnen betrieben werden, dann hätte Württemberg schon 227 km Sekundärbahnen und wäre bereits seinem Nachbarstaat Baden voraus. Ob aber die betheiligten Landestheile damit besonders einverstanden wären, das sei ihm nach seinen Erfahrungen zweifelhaft. Draussen lege man gar keinen entschiedenen Werth darauf, recht viele Sekundärbahnen zu haben, er habe immer gefunden, dass Vollbahnen gesuchter und beliebter seien (Zustimmung). Deshalb dürfe die Frage nicht so gestellt werden, ob Württemberg zu wenig Sekundärbahnen habe, sondern ob Württemberg überhaupt zu wenig Bahnen andern Staaten gegenüber habe und da glaube er nicht, dass Württemberg erheblich hinter andern Staaten zurück sei. Bahnen mit Normalspurweite, Hauptbahnen und Bahnen untergeordneter Bedeutung entfallen auf 100 □km Grundfläche

in Sachsen	14,19	km
„ Baden	9,29	„
„ Württemberg	7,49	„
„ Bayern	6,86	„
„ Preussen	6,72	„

und Bahnen mit Normalspurweite, Hauptbahnen und Sekundärbahnen, entfallen auf je 10 000 Einwohner

in Bayern	9,50	km
„ Baden	8,37	„
„ Preussen	8,14	„
„ Württemberg	7,25	„
„ Sachsen	6,54	„

also zu den schlechtesten gehöre Württemberg, was den Bahnbesitz überhaupt betreffe, nicht. Uebrigens glaube er, dass zwischen dem Herrn Berichterstatter und ihm in Absicht auf den Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung eine sachliche Differenz nicht bestehe, und auch er wünsche, wie der Berichterstatter sich ausgedrückt habe, den ‚zielbewussten' Bau einer Reihe von Sekundärbahnen."

Ueber den Etat und dessen Aufstellung führt der Staatsminister folgendes aus: „Bei der Aufstellung des Eisenbahnetats für die Finanzperiode 1889/91 wurde nach denselben Grundsätzen verfahren, wie sie auch in den vorangegangenen Finanzperioden angewendet wurden, und wie sie auch von anderen Eisenbahnverwaltungen angewendet werden. Man hat zum Grund gelegt die wirklichen Ergebnisse der vorangegangenen Jahre, insbesondere desjenigen Jahres, für welches letztmals vollständige Abrechnungen vorliegen, nämlich des Jahrs 1887/88. Man hat aber auch mitberücksichtigt dasjenige, was zur Zeit der Aufstellung des Etats im Oktober und November 1888 bereits bekannt geworden war über die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs und die Eisenbahnergebnisse im Jahre 1888/89; damals konnte man ja nur von den ersten 6 oder 7 Monaten etwas näheres in dieser Beziehung wissen. Man hat dann aber bei den Einnahmen aus Gründen der Vorsicht überall unter dem Durchschnitt sich gehalten. Was die Ausgaben betrifft, so wurden für diejenigen Titel, bei welchen das überhaupt möglich ist, spezielle Schätzungen und Erhebungen über den muthmaasslichen Bedarf angestellt, und dann hat man das Absehen auch darauf gerichtet, ein richtiges Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen, nicht etwa die Ausgaben jetzt plötzlich so sehr zu häufen. Man hat einzelne Bedürfnisse, die man recht gern sofort auch befriedigt hätte, noch zurückstellen zu dürfen geglaubt, damit nicht schliesslich der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben zu sehr heruntergedrückt würde. Was nun die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrifft, so sind dieselben im Etat für 1889/90 mit 10 600 000 ℳ. angesetzt, gegen den Voranschlag von 1888/89 um 700 000 ℳ. mehr und gegen das wirkliche Ergebniss von 1887/88 um 300 000 ℳ. mehr. Für 1890/91, das zweite Jahr der Etatsperiode, ist eine weitere Steigerung um 200 000 ℳ. vorgesehen. Es haben seit dem Jahre 1884/85 die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr stetig zugenommen. Man glaubte nun davon ausgehen zu dürfen, dass eine weitere Steigerung auch in der bevorstehenden Finanzperiode eintreten würde. Aus Gründen der Vorsicht aber, welche bei dem von so vielerlei Zufälligkeiten beeinflussten Personenverkehr besonders geboten ist, hat man der Steigerung nur den niedersten seit 1884/85 wirklich erzielten Prozentsatz, nämlich 0,7 pCt. zu Grunde gelegt, während die durchschnittliche Steigerung in den Jahren 1885/88 etwas über 2 pCt. betragen hat. Der Summe, welche auf diese Weise gewonnen war, wurde dann noch der Ertrag der im Laufe der Finanzperiode neu zu eröffnenden Eisenbahnlinien zugeschlagen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind für 1889/90 zu 19 700 000 ℳ. angesetzt, gegen den Voranschlag für 1888/89 um 2 450 000 ℳ. mehr, gegen das wirkliche Ergebniss von 1887/88 mehr 560 000 ℳ. Der Ertrag für das zweite Jahr ist noch um 200 000 ℳ. höher veranschlagt, nämlich auf 19 900 000 ℳ. Bei der Bemessung dieser Voranschläge wurde ähnlich verfahren, wie bei der Ermittelung der Schätzungen für die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr. Die kilometrischen Einnahmen aus dem Güterverkehr haben sich gleichfalls seit 1884/85 fortwährend gesteigert, im Durchschnitt der drei Jahre 1885/88 um 3,09 pCt. Man hat nun für das Jahr 1889/90 eine Steigerung angenommen von nur einem Drittel dieses Durchschnittssatzes, nämlich 1 pCt. und hat es dabei auch für das zweite Jahr der Finanzperiode bewenden lassen ohne weitere Steigerung. Warum man bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr mit besonderer Vorsicht zu Werke gehen musste, darauf werde ich noch zu sprechen kommen bei der Erörterung über die Tariffrage, die ich zu Titel 2 vorzutragen haben werde. Es war auch Rücksicht darauf zu nehmen, dass gerade im zweiten Jahre der Finanzperiode einige Verminderungen der Einnahmen deshalb eintreten werden, weil in diesem Jahre die im Bau begriffenen Vollbahnen zur Eröffnung gelangen werden, während der Bau der Vollbahnen eine gewisse Verkehrszunahme zur natürlichen Folge hat. Mat hat dann der gewonnenen Summe auch hier den muthmaasslichen Ertrag der neu zu eröffnenden Bahnstrecken zugeschlagen.

Nun komme ich auf die Ergebnisse des Jahres 1888/89. Bei der Aufstellung des Etats kannte man die Ergebnisse nur auf 7 Monate, jetzt kennt man sie definitiv für die ersten neun Monate und, wenn auch nur annähernd, für die letzten drei Monate, annähernd deshalb, weil die Abrechnungen mit den fremden Verwaltungen noch nicht vollständig abgeschlossen sind, und auch bei der Feststellung der Ausgaben noch nicht alles definitiv geordnet ist. Die Berechnung ist aber immerhin eine ziemlich genaue. Nach dem jetzigen Stand der Berechnung betragen im Jahre 1888/89 die Einnahmen: I. aus dem Personen- und Gepäckverkehr 10 763 130 ℳ., gegen den Voranschlag mehr 863 130 ℳ., gegen das Ergebniss von 1887/88 mehr 467 090 ℳ. und gegen unsern Voranschlag für 1889/90 mehr 163 130 ℳ.; II. aus dem Güterverkehr 20 094 876 ℳ., gegen den Voranschlag mehr 2 844 876 ℳ., gegen das Ergebniss von 1887/88 mehr 955 295 ℳ. und gegen unsern Voranschlag für 1889/90 mehr 394 876 ℳ. III. Einnahmen aus sonstigen Quellen: 2 241 917 ℳ., gegen den Etat mehr 212 745 ℳ. und gegen das Ergebniss von 1887/88 mehr 57 197 ℳ. Die Gesammteinnahme beträgt 33 099 923 ℳ., gegen den Etat mehr 3 920 751 ℳ., gegen das Ergebniss von 1887/88 mehr 1 479 582 ℳ. und gegen unseren Voranschlag für 1889/90 mehr 742 323 ℳ. Die Ausgaben betragen im Jahre 1888/89 16 693 132 ℳ., gegen den Etat mehr 927 150 ℳ., gegen 1887/88 mehr 479 109 ℳ., gegen unseren Voranschlag für 1889/90 weniger 997 409 ℳ. Daraus ergibt sich ein Reinertrag von 16 406 791 ℳ. Dieser Reinertrag beträgt gegen den Voranschlag mehr 2 993 601 ℳ., gegen

das Jahr 1887/88 mehr 1 008 473 *M.* und gegen unseren Voranschlag für 1889/90 mehr 1 453 391 *M.* Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, um auch noch das anzuführen, zeigen im Jahre 1888/89 gegen das Jahr 1887/88 eine Zunahme von 4,53 pCt. und die Einnahmen aus dem Güterverkehr eine Zunahme von 4,99 pCt. Der Durchschnitt der Zunahme aus den letzten 4 Jahren beim Personen- und Gepäckverkehr würde hiernach betragen 2,64 pCt. und beim Güterverkehr 3,59 pCt. Sie sehen, dass die Erwartungen des Herrn Berichterstatters noch namhaft übertroffen sind.

Nun, m H., dass die Voranschläge der Eisenbahneinnahmen ganz richtig, dass sie weder zu hoch, noch zu niedrig geschätzt sind, lässt sich natürlich mit Sicherheit niemals nachweisen. Auf der anderen Seite muss betont werden, dass bei dem grossen und maassgebenden Einfluss des Eisenbahnetats auf unseren ganzen Staatshaushalt, besondere Vorsicht bei der Schätzung der Eisenbahneinnahmen geboten ist. Denn die Württembergische Verkehrsanstalten-Verwaltung tritt mit verhältnissmässig sehr bedeutenden Ziffern auf. Ich bitte zu bedenken, dass der Nettoertrag unserer Verkehrsanstalten für 1889/90 auf 16 664 850 *M.* geschätzt wird, während der ganze Ertrag des Kammergutes, also der Forsten, Domänen, Verkehrsanstalten usw. nahezu 24 Millionen beträgt, die direkten Steuern wenig über 12 Millionen, die indirekten Steuern nicht ganz 13 Millionen ertragen und der Württembergische Antheil am Ertrag der Zölle, Tabak- und Branntweinsteuer, sowie Reichsstempelabgaben nicht ganz 12 Millionen. Unsere Verkehrsanstalten haben es jetzt mit einer Bruttoeinnahme von 41 068 664 *M.* zu thun und mit ihren 5 827 Beamten, mit einer Bruttoausgabe von 24 402 958 *M.*, während das theuerste unserer Departements, das Kultdepartement, einen Ausgabeetat von 8 413 870 *M.* hat. Also aus diesen Ziffern geht hervor, dass wenn unser Staatshaushalt auf einer soliden Grundlage beruhen soll, wir die Eisenbahneinnahmen mit Vorsicht schätzen müssen. Ich glaube aber sagen zu dürfen, dass, soweit es überhaupt möglich ist, bei der Aufstellung des Eisenbahnetats mit Sorgfalt und Beobachtung der durchaus nothwendigen Vorsicht vorgegangen worden ist. Die Besserung der Eisenbahneinnahmen, welche die letzten Jahre gebracht haben, beruht, das kann man bestimmt behaupten, nicht etwa blos auf ausserordentlichen und zufälligen Umständen, auf deren Wiederkehr nicht gerechnet werden könnte. Der Herr Berichterstatter hat mit Recht hervorgehoben, dass ein wirthschaftlicher Aufschwung eingetreten ist, und infolge davon eine Zunahme des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahneinnahmen. Der Beweis für diese Behauptung ist durch verschiedene Momente geliefert, einmal dadurch, dass eine solche Zunahme des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahneinnahmen nicht etwa blos bei einzelnen Bahnnetzen wahrzunehmen ist, sondern dass sie eingetreten sind bei den meisten grösseren Bahnen in Deutschland, in Oesterreich-Ungarn, in der Schweiz und in anderen Staaten. Sodann hat sich der Verkehrszuwachs und die Steigerung der Einnahmen gleichmässig geltend gemacht im Personenverkehr wie im Güterverkehr; und, was von besonderer Bedeutung ist, es hat sich die Zunahme geltend gemacht im Güterverkehr durch alle Klassen desselben hindurch."

Nach einer näheren Darlegung der beförderten Transportmengen spricht der Staatsminister aus, es sei die Hoffnung berechtigt, dass beim Anhalten des wirthschaftlichen Aufschwungs, von unvorhergesehenen Ereignissen abgesehen, die Besserung der Eisenbahneinnahmen von Dauer sein werde.

(Schluss folgt.)

Argentinische Eisenbahnen.

Unter denjenigen Transatlantischen Staaten, die in jüngster Zeit den höchsten Grad wirthschaftlichen Fortschrittes entwickelten, nimmt — abgesehen von den Vereinigten Staaten — die Argentinische Republik die erste Stelle ein. Der Strom der Auswanderer, der noch fortwährend zunimmt, sichert dem grossen Reiche das Vornehmlichste zu, was ihm zur Ausbeute seiner Naturschätze fehlt — nämlich eine grössere Bevölkerung und wenn die Argentinische Centralregierung, ebenso wie die Separatstaaten, Städte und Privatgesellschaften ungewöhnlich grosse Ansprüche an das Europäische Kapital stellten, so bestand dafür insofern eine volle Berechtigung, als das Bedürfniss vorhanden ist, das grosse Gebiet für die Thätigkeit des Pfluges, für den Bergbau und alle Industrien zugänglich zu machen, die den allgemeinen Aufschwung bedingen. Argentinien unterscheidet sich wesentlich von Nordamerika darin, dass es mit seinem etwa ebenso umfangreichen Terrain zu einer Zeit in den Kulturwettbewerb eintritt, wo die Erfindungen und Verbesserungen im Verkehrswesen eine hohe Stufe erreichten, während die Vereinigten Staaten ihre selbständige Laufbahn begannen, als die Kommunikation zu Wasser und zu Lande noch wenig entwickelt, die Dampfkraft und Elektrizität noch keine praktische Anwendung gefunden hatten. Unter diesen Umständen bildet die Ausführung eines angemessenen Eisenbahnnetzes den wichtigsten Faktor für die Zukunft Argentiniens. In den meisten Fällen konnten selbst die nöthigsten Bahnen nur dadurch zu stande kommen, dass die Regierung einen gewissen Zinsertrag auf das angelegte Kapital garantirte und indem der Staat dieser Nothwendigkeit entsprach, erfüllte derselbe unstreitig eine nicht zu unterschätzende Aufgabe im Gemeininteresse der Bevölkerung. Die Garantie ist jedoch nicht immer gleichmässig ertheilt worden und bezieht sich vielmehr häufig auf eine mehr oder minder begrenzte Anzahl von Jahren, oder ist von einem festgesetzten Prozentsatze abhängig, den die Betriebskosten, im Vergleiche zu den Bruttoeinnahmen, in Anspruch nehmen. Es ist deshalb für den Kapitalisten, der sich für Argentinische Eisenbahnaktien interessirt, von hoher Wichtigkeit, den genauen Charakter der jeweiligen Zinsgarantie zu kennen und da ein grosser Theil der Werthe der verschiedenen Aktiengesellschaften, wenn nicht alle, in Europa gehandelt werden, so dürfte eine systematisch geordnete Darstellung der bezüglichen Linien, mit Angabe der Kapital- und sonstiger Verhältnisse, soweit sich solche beschaffen lassen, einem wesentlichen Bedürfnisse entsprechen.

Die garantirten Bahnen zerfallen in drei Klassen, nämlich in solche mit:

1. unbedingter Bürgschaft seitens der Nationalregierung,
2. „ „ „ einer Provinzialregierung und
3. bedingter Bürgschaft.

Die dem Staate gehörigen und für Rechnung desselben betriebenen Eisenbahnen sind die Northern Central, welche kürzlich an die Firma Hume Brothers verkauft wurde, und die Northern Central Extensions Railways. Diesen reihen sich die Staatsbahnen an, die den Provinzen gehören und deren Obligationen auf der hypothekarischen Sicherheit der Unternehmen basiren und zwar:

im Staate Entre Rios:
 die Entre Rios Central Bahn, worauf die Nationalregierung ausserdem die Hälfte des Dienstes der Anleihe garantirt,
 „ Entre Rios Central Extensions;
„ Staate Santa Fé:
 die Northern Colonies Railway of Santa Fé,
 „ „ „ „ Extensions,
 (der Staat amortisirt die von diesen beiden Linien ausgegebenen Obligationen);
 „ Santa Fé & Reconquista Bahn,
 „ Western & Central Colonies Bahnen von Santa Fé;
„ Staate Buenos Ayres:
 die Western Bahn von Buenos Ayres.

Dann kommen die folgenden von der Nationalregierung bedingungsweise, sowie auf beschränkte Zeit garantirten Eisenbahngesellschaften;

Argentine Great Western Limited, Argentine North Eastern Limited, Buenos Ayres & Pacific Limited, Buenos Ayres & Valparaiso Transandine Limited, East Argentine Limited, Villa Maria & Rufino Limited,

und endlich diejenigen Gesellschaften, die für Zins- und Dividendenzahlungen auf ihre Einkünfte angewiesen sind, weil solche entweder auf ihren Garantieanspruch verzichteten oder von vornherein nicht garantirt waren:

Buenos Ayres & Ensenada Port Limited, Buenos Ayres & Rosario Limited, Buenos Ayres Ensenada & South Coast Limited, Buenos Ayres Northern Limited, die verpachtet ist und eine Jahresrevenüe empfängt, die sich alljährlich bis 1898 vermehrt, Central Argentine Limited, Cordoba Central Limited, North Western Argentine Limited.

Alle diese mit der Bezeichnung „Limited" versehenen Gesellschaften sind von Anfang an Englische und werden von London aus kontrolirt.

Die nachfolgenden Mittheilungen über die Länge, Spurweite, sowie das Kapital und die sonstigen Verhältnisse genügen indess nicht vollständig, um den Kapitalisten über die muthmaasslichen Aussichten der betreffenden Bahnen aufzuklären. Dazu gehört noch eine Kenntniss der geographischen Lage, sowie der Beschaffenheit der Distrikte, welche eine gegebene Linie durchschneidet. Bis vor kurzem lag keine Gefahr vor, dass Konkurrenzbahnen gebaut würden, doch hat sich dies in jüngster Zeit geändert und scheint es, als ob nunmehr an verschiedenen Punkten Trunkbahnen nach derselben Richtung liefen. So wurde z. B. der durchgehende Verkehr nach Tucuman von Rosario über die Central Argentine & Northern Central befördert. Die beiden Linien kreuzen sich in Cordora, doch hat die Centralsektion ein breitspuriges und die Northern ein schmalspuriges Gleise, wodurch eine Umladung der Güter erforderlich ist. Die Buenos Ayres & Rosario Bahn wird aber, sobald sie fertig, eine einförmig breite Spurweite von Rosario nach Tucuman haben und dadurch Vortheile über die ältere Bahn bieten. Dann führt eine Linie südlich von Tucuman nach San Cristobal, wo sich dieselbe mit einer Bahn vereinigt, die ihr Zutritt zu Santa Fé gewährt, an welchem Platze die Flussschifffahrt beginnt, doch

wurde vor einigen Monaten eine Linie von Cordora nach Santa Fé mit derselben Spurweite wie die Northern Central gebaut. Diese Vervielfältigungen beeinträchtigen den Verkehr der Central Argentine, die deshalb eine neue Politik verfolgt und ihr Netz über weitere Strecken ausdehnt, um die Verbindung mit Buenos Ayres herzustellen. Es ist jedoch sehr unwahrscheinlich, dass sich die Erweiterungen sofort rentiren, es dürfte vielmehr geraume Zeit vergehen, ehe dieselben die Betriebskosten aufbringen. Ein Blick auf die Eisenbahnen Argentiniens zeigt, dass ein grosses Transkontinentales Netz nahezu vollendet, während ein anderes südlicheres in Angriff genommen ist.

Auf die Einzelheiten der Bahnen übergehend ist zu erwähnen, dass die Andine Railroad, Länge 158½ Engl. Meilen, Spurweite 5½', aus einem Theile des Erlöses der Staatsanleihe von 1881 hergestellt wurde und als Staatsbahn von Villa Maria nach Villa Mercedes führte, jetzt aber in Privathände übergegangen ist.

Die Argentine Great Western Limited, Länge 318½ Meilen (513 km), Spurweite 5½', führt von Villa Mercedes nach Mendoza und San Juan und ist seit 1885 in vollem Betrieb. Das Kapital besteht aus:

500 000 ℒ (10 000 000 ℳ) Stammaktien in Stücken von je 20 ℒ (400 ℳ).
500 000 „ (10 000 000 „) 5 pCt. Stammprioritäten von je 20 ℒ (400 ℳ)
und 2 370 000 „ (47 400 000 „) 5 pCt. Debentures

und die Argentinische Regierung garantirt auf 20 Jahre vom Februar 1887 an 1,410 $ für 1 km Bahn, deren Werth auf 143 000 ℒ oder 5 pCt. auf die Debenture und Stammprioritätenschuld von 2 870 000 ℒ veranschlagt ist, so dass die Stammaktien keine Garantie besitzen. Die Debentures wurden durch Morgan in London zu 96½ pCt. und die Stammprioritäten in 1887 zu pari ausgegeben, während von den Stammaktien in demselben Jahre, doch durch ein anderes Haus, 200 000 ℒ zum Kourse von 50 pCt. an den Markt kamen. Das Stammkapital empfängt, nach Befriedigung der Zinsen auf die bevorzugten Schulden, 5 pCt. Dividende und partizipirt zur Hälfte an weiteren Gewinnen. Nach dem Geschäftsberichte vom 30. Juni v. J. hatte die Gesellschaft beschlossen, zur Deckung der bedeutenden Ausgaben für Verbesserung des Schienenwegs und des Betriebsmaterials, eine 4½ pCt. „Ausstattungs- und Besserungs-Debentureanleihe" in Höhe von 500 000 ℒ (10 000 000 ℳ) auszugeben.

Die Argentine North Eastern Limited hat eine Spurweite von 4' 8½", soll von Corrientes nach Monte Caseros (235 Meilen), wo sie mit der East Argentine zusammentrifft und von Monte Caseros und Ceibo nach Posadas am Parana-Flusse (268 Meilen) führen. Die Englische Firma Clark ist verpflichtet, den Bau der 503 Meilen innerhalb 5 Jahren vom Jahre 1888 an zu vollenden, sowie das Betriebsmaterial zu beschaffen, wogegen sie das ganze Aktienkapital und sämmtliche Debenturebonds an Zahlungsstatt erhält. Das Kapital besteht aus 500 000 ℒ Stammaktien und 1 500 000 ℒ Stammprioritätsaktien von je 20 ℒ mit 6 pCt. Vorzugszinsen, wovon letztere anfangs 1888 in London al pari begeben wurden. Ausserdem ist die Gesellschaft ermächtigt, 3 500 000 ℒ (70 000 000 ℳ) 6 pCt. Debentures auszugeben. Die Nationalregierung garantirt, unter den Konzessionsbedingungen, auf 20 Jahre von der Zeit der Verkehrsübergabe der Bahn, in Gold und halbjährigen Raten zahlbare Zinsen zu 6 pCt. auf ein Kapital von 30 500 $ Gold für 1 km, welche Garantie für die ganze Länge, 810 km, hinreicht, um die Zinsen auf die Debentures und Stammprioritäten zu decken. Während der Bauzeit zahlen die Kontrahenten die Zinsen. — In den Abrechnungen mit der Staatsbehörde wurden die Betriebskosten zu 50 pCt. der Bruttoeinnahmen berechnet und falls der Nettogewinn höher als 6 pCt. des Gesammtkapitals ausfällt, so gehört der Saldo der Regierung, die solchen à Conto ihrer Garantievorschüsse verwendet. Die Tarife werden von der Gesellschaft im Einverständnisse mit der Behörde festgestellt, so lange die Garantie andauert und der jährliche Nettogewinn nicht höher als 12 pCt. ist. Nachher steht dem Staate das Recht der Tarifrevision zu.

Die Buenos Ayres & Pacific Limited, Spurweite 5½', Länge 429 Meilen, und zwar 360 Meilen von Mercedes (Provinz Buenos Ayres) nach Villa Mercedes (Provinz San Luis) eröffnet Oktober 1886, und 69 Meilen von der erweiterten Stadt Mercedes östlich nach der Stadt Buenos Ayres, eröffnet 20. März 1888. Kapital:

Villa Mercedes Linie: 7 pCt. Debenture Hypoth-Oblig. 1 312 340 ℒ
7 „ erste Stammprioritäten . 1 000 000 „
noch nicht ausgegeben { zweite „ Aktien 100 000 „ / Stammaktien . . . . . 300 000 „
Linie Mercedes-B. Ayres: 5 pCt. Debenture Hyp.-Obl. 604 800 „

Die erst eröffnete Strecke von 360 Meilen ergab im Jahre 1887 folgendes Betriebsresultat: Bruttoeinnahme 728 197 $, Betriebskosten 490 895 $ (67½ pCt.), Nettogewinn 237 302 $. Von obigem Kapitale wurden durch Murieta in London begeben:

im Oktober 1882 . 1 000 000 ℒ 7 pCt. erste Stammprioritäten, je 20 ℒ al pari,
Jan. und Juli 1884 800 000 „ 7 pCt. Debenture Hypoth.-Oblig. zu 111½ und 115 pCt.
Januar 1886 . . . 512 340 „ 7 pCt. Debenture Hypoth.-Oblig. zu 115½ pCt.,

zusammen 2 312 340 ℒ, worauf die Nationalregierung die vollen Zinsen auf 20 Jahre garantirt. Die 5 pCt. Debentures der kleineren Linie, die in 1886 zu 99½ pCt. placirt wurden, sind ebenfalls auf 20 Jahre garantirt. Den Rechnungen zwischen der Gesellschaft und dem Staate liegt das Prinzip zu Grunde, dass 50 pCt. für Betriebskosten gestattet sind.

Die Buenos Ayres & Valparaiso Transandine, Spurweite 1 m, Länge 121 Meilen, führt von Mendoza über die Antillen nach der Chilenischen Grenze und soll in 5 Jahren vom Januar 1887 dem Betriebe übergeben werden. Kapital:

500 000 ℒ 7 pCt. Stamm-Prioritätsaktien (20 ℒ) begeben im Oktober 1886 al pari } per Morton, Rose & Co.
691 000 „ 7 pCt. Debenture-Obligationen theilweise begeben im April 1886 à 125 pCt. } per Morton, Rose & Co.
500 000 „ Stammaktien. Zinsgarantie von der Nationalregierung auf 1 191 000 ℒ für 20 Jahre.

Die East Argentine, Spurweite 4' 8½", Länge 99 Meilen, von Concordia nach Monte Casiros und Ceibo. Kapital:

960 000 ℒ Stammaktien, wovon bis jetzt 668 000 ℒ emittirt sind.
317 000 „ 6 pCt. Debenture-Obligationen (ausgegeben).

Der Reingewinn betrug 1885: 18 656 ℒ, 1886: 20 213 ℒ, 1887: 8 852 ℒ.

Die Nationalregierung garantirt auf 40 Jahre Zinsen in Höhe von 67 874 ℒ und zwar anfangs unbeschränkt, knüpfte aber in 1888 die Bedingung daran, dass die Bahn in gutem Stand erhalten bleibt und stets genügendes Betriebsmaterial besitzt.

Die Buenos Ayres & Ensenada Port Limited, Spurweite 5½', Länge 35 Meilen, von Buenos Ayres nach dem Hafen Ensenada, hat keine Zinsgarantie. Kapital:

600 000 ℒ Stamm- und 600 000 ℒ 7 pCt. Stamm-Prioritätsaktien und ausserdem
400 000 „ 5 pCt. Debentures,
200 000 „ erste und 200 000 ℒ zweite Prioritätsobligationen sowie
100 000 „ temporäre 5 pCt. Debentures.

Abgesehen von extraordinären Ausgaben für neue Stahlschienen, Schaden durch Ueberschwemmung und Erneuerung des Betriebsmaterials gestalteten sich die Bilanzen der vier Jahre 1884/87 folgendermaassen:

	1887 ℒ	1886 ℒ	1885 ℒ	1884 ℒ
Bruttoeinnahme	189 177	165 757	155 094	143 262
Betriebskosten	87 867	86 432	84 087	80 177
in Prozenten . . .	46,45	52,14	54,22	55,96
Nettogewinn	101 310	79 325	71 007	63 085
hinterlegte Meilenzahl .	241 717	221 337	207 506	194 487

Da die Gesellschaft nunmehr den Betrieb der Buenos Ayres, Ensenada & South Coast Eisenbahn übernommen hat, so beabsichtigt dieselbe, weiteres Kapital zur Legung eines zweiten Gleises usw. auszugeben. Die alten 343 000 ℒ 8 pCt. und 70 000 ℒ 7 pCt. Stamm-Prioritätsaktien wurden in 1888 gegen 399 636 ℒ neue 7 pCt. Stamm-Prioritätsaktien umgetauscht, die nun einen Theil obigen Kapitals ausmachen. Der Gewinn wird derart vertheilt, dass nach Deckung der Debenture und Prioritätszinsen 7 pCt. auf die Prioritätsaktien nebst etwaigen Rückständen entfallen, wonach die Stammaktien ebenfalls 7 pCt. erhalten, während der Rest in gleichen Theilen beiden Klassen von Aktien zu gute kommt.

Die Buenos Ayres & Rosario Limited (ursprünglich Buenos Ayres and Campana), Spurweite 5½', projektirte Länge 741 Meilen, davon in Betrieb: 50 Meilen von Buenos Ayres nach dem Campanahafen, 138 Meilen von Campana nach Rosario und 151 Meilen von Rosario nach Sunchales (Provinz Santa Fé) und im Bau begriffen 402 Meilen von Sunchales nach Tucuman. Die Gesellschaft ist ausserdem ermächtigt, weitere 60 Meilen von Sunchales nach Santa Fé und 50 Meilen von Sunchales nach Monteros herzustellen. Nach Verzichtleistung auf die frühere Garantie hängt das Unternehmen nunmehr allein von seinen Betriebseinnahmen ab. Am 30. Juni 1888 stellte sich das Kapitalkonto auf:

840 000 ℒ Stammaktien, wovon ein Theil von der Konvertirung von Werthen der Sunchales-Erweiterungsgesellschaft herrührt,
533 380 „ 7 pCt. Prioritätsaktien, die in der Wahl des Besitzers bis zum 1. Februar 1891 jederzeit gegen Stammaktien umzutauschen sind,
626 620 „ 7 pCt. Sunchales-Aktien, die bis Ende Dezember

1892 Zinsen à 6 pCt. geniessen und von da ab Stammaktien werden,

1 000 000 £ 5 pCt. Debentures.

Da die Gesellschaft zur Emission von 2 666 000 £ autorisirt ist, so bleibt der Rest zu ihrer Verfügung.

Die Buenos Ayres-Sunchales-Linie von 341 Meilen vereinnahmte (1 £ = 5,04 D.):

	im II. Semester 1887 £	im I. Semester 1888 £	für das Jahr 1887/88 £
Bruttoeinnahme	297 384	322 498	619 882
ab Betriebskosten	139 011	146 691	285 702
in Prozenten	53,32	45,48	46,08
Nettoeinnahme	158 373	175 807	334 180

In den letzten 6 Monaten betrug der Valutaverlust 58 016 £, die Debenture und Prioritätsaktien-Zinsen (ausschliesslich des Kapitals für die erweiterte Tucuman-Linie) absorbirten 65 000 £ und es blieb demnach ein Saldo von 52 170 £, wovon die Stammaktien 29 400 £ (7 pCt. Dividende) erhielten, während der Rest von 22 770 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Für das Jahr 1887 vertheilte die Gesellschaft 8⅓ pCt. Dividende, doch war die Linie im ersten Halbjahr nur von Buenos Ayres bis Rosario eröffnet.

Die Buenos Ayres, Ensenada & South Coast Limited, ist zur Benutzung eines Theiles einer Staatsbahn und ferner berechtigt, nach Las Piedras weiter zu bauen. Dadurch und infolge des Uebereinkommens mit der Buenos Ayres & Ensenada Port-Gesellschaft, wonach letztere die South Coast-Linie zu 60 pCt. der Bruttoeinnahme in Betrieb nimmt, wird eine direkte Linie von der Hauptstadt nach den Badeplätzen an der Küste geschaffen.

Die Buenos Ayres Northern Limited führt von Buenos Ayres nach dem Tigris und hat eine Zweigbahn nach San Fernando. Spurweite 5½ ', Länge 20 Meilen. Die Regierungsgarantie erlosch in 1882 und die Bahn ist deshalb lediglich auf ihr Betriebseinkommen beschränkt. Die Ergebnisse waren für:

	1887 £	1886 £	1885 £
Bruttoeinnahme	115 781	95 446	86 201
Betriebskosten	59 934	61 455	50 802
in Prozenten	51,76	64,38	58,93
Nettoeinnahme	55 847	33 991	35 399
Valutaverlust	16 000	10 000	10 080

Die Bahn wurde vor kurzem von der Central Argentine gepachtet und nach den Bedingungen sind den Aktionären (124 430 £) 6 pCt. und den verschiedenen Prioritätsaktien und Obligationen 8 pCt. gesichert, doch erfolgt bis Ende 1898 eine allmähliche Zinserhöhung, bis solche 11 pCt. auf letztere (136 545 £) und 8 pCt. auf erstere erreicht. Die Debentureschuld beträgt 301 805 £.

Die Buenos Ayres Great Southern, Spurweite 5½ ', Länge 840 Meilen, von Buenos Ayres nach Bahia Blanco mit Doppelgleisen via Tandil und Tres Arroyos und verschiedenen Zweiglinien in der Provinz Buenos Ayres. Die Regierungsgarantie ist seit 1870 vertragsmässig erloschen und der Staat kann die Bahn vor Ende Mai 1902 nicht ankaufen. Das autorisirte Kapital beträgt 9 500 000 £, wovon bis jetzt emittirt wurde:

3 600 000 £ Stammaktien. Dividendenzahlung 1885/86 à 8 pCt. und seitdem 10 pCt. p. a.;

1 400 000 „ 6 pCt. Erweiterungsaktien, die von Mitte 1890 an Stammaktien werden;

500 000 „ 5 pCt. Erweiterungsaktien, die von Mitte 1892 an Stammaktien werden;

1 000 000 „ 5 pCt. Erweiterungsaktien II. Emission, noch nicht voll bezahlt;

zus. 6 500 000 £ und ausserdem befinden sich 2 000 000 £ 5 pCt. Debentures in Umlauf. Die letzten Betriebsberichte ergaben:

	Jahr 1887/88 £	Jahr 1886/87 £	zweites Halbjahr 1888 £	zweites Halbjahr 1887 £
Bruttoeinnahme	1 195 681	1 012 919	596 298	567 370
Betriebskosten	512 052	471 223	293 362	253 262
in Prozenten	42,83	46,52	49,20	44,64
Nettogewinn	683 629	541 696	302 936	314 108
Meilenlänge in Betrieb	832	785	840	832

Die Central Argentine Limited, 5½ ' Spurweite, 246½ Meilen Länge, von Rosario nach Cordora, und im Bau begriffen 85 Meilen von Canada de Gomez nach Pergamino, sowie 77 Meilen von Canada de Gomez nach Las Yerbas. Ferner ist projektirt von Las Yerbas nach Santa Rosa (nordwestlich von Cordora) und von Pergamino südöstlich nach einer Station der von der Gesellschaft gepachteten Buenos Ayres Northern, eine Entfernung von 20 Meilen von Buenos Ayres. Auf das Stammaktienkapital von 3 000 000 £ entfielen für 1885 8 pCt. und für 1886 und 1887 je 12 pCt. Dividende. Ausserdem stehen 700 000 £ 6 pCt. Debentures aus. Die Bahn leistete Verzicht auf die Staatsgarantie und besitzt eine Konzession auf unbegrenzte Zeit. Die Geschäftsresultate der Jahre 1886 und 1887 waren: Bruttoeinnahme 598 632 £ (in 1886 529 020 £), Betriebskosten 284 076 £ [47,42 pCt.] (237 790 £ [44,95 pCt.]), Nettogewinn 314 556 £ (291 230 £). Der Valutaverlust, der sich in 1886 auf 1 215 £ und in 1887 auf 20 972 £ bezifferte, ist in obigen Betriebskosten eingeschlossen.

Die Cordora Central Limited, Spurweite 1 m, Länge 137 Meilen, geht von Cordora, östlich via Concepcion, an die Staatsgrenze. Vollendet Oktober 1888. An der Grenze stellt die Central die Verbindung mit einer Linie her, die auf die Santa Fé Bahn führt und ausserdem mit einer zu bauenden Linie der Cordora Rosario Gesellschaft, wodurch die Central den Zutritt nach Rosario gewinnt. Das Kapital beträgt 200 000 £ Stammaktien, 400 000 £ 7 pCt. Stammprioritätsaktien, die in 1887 zu pari in London begeben wurden und ausser den Zinsen Anspruch auf die Hälfte des Ueberschusses haben, der nach Zahlung einer Dividende von 7 pCt. auf die Stammaktien verbleibt. Die Gesellschaft schuldet auch 400 000 £ 5 pCt. Debentures, welche im Februar 1888 zu 97½ pCt. in London Aufnahme fanden. Die Cordora Central hat keinerlei Zinsgarantie. Die Gesellschaft kaufte vom Staate die Linie von Cordora nach Tucuman, mit Zweigbahnen von Frias nach Santiago del Estero und von Recreo nach Chumbicha, zusammen 548 Meilen lang, so dass dieselbe nunmehr ein Netz von 685 Meilen Bahn, sämmtlich mit schmaler Spurweite, besitzt. Die in 1889 emittirten 4 166 666 £ 5 pCt. Debentures bilden die erste Hypothek auf die erworbene (frühere) Staatsbahn und für diese Obligationen garantirt die Regierung die Zinsen bis zum 14. Februar 1904. Das Kapital wurde verwendet und zwar:

2 342 340 £ zur Einlösung von 2 230 800 £ 6 pCt. Staatsanleihe von 1881, 105 £ Debentures für je 100 £ Staatsschuldschein;

832 263 „ durch Murieta in London am 1. April 1889 zu 108 pCt. begeben;

992 063 „ für nachträgliche Arbeiten und Betriebsmaterial an die Baukontrahenten überlassen;

zus. 4 166 666 £ wie oben Cordora Central 5 pCt. Debentures (Central Northern-Abtheilung). Vom 10. Februar bis zum 31. Dezember 1888 erzielte die Northern-Abtheilung 2 156 377 $ Bruttoeinnahme bei 1 272 077 $ Betriebskosten und der Nettogewinn für diese Periode betrug deshalb 884 260 $.

Die Entre Rios Central ist eine 186 Meilen lange Staatsbahn mit 4' 8" Spurweite und führt von Parana nach Concepcion. Von dem Kapital von 1 530 800 £ in 6 pCt. Goldbonds, mit halbjährlichen Ziehungen al pari, wurden in London in 1885 700 000 £ zu 91½ und der Rest in 1886 zu 94 pCt. herausgebracht. Die Sicherheit für die Anleihe besteht in der Bahn und ihrem Nettoeinkommen, ferner in der Contribucion Directa und den Tablada-Abgaben der Provinz Entre Rios und endlich in der direkten Verbindlichkeit der Provinzialregierung, die ihrerseits von der Centralregierung eine Garantie für den halben Dienst der Anleihe bis zur Höhe von jährlich 260 000 $ erhielt.

Amerikanische Mittheilungen.

Geschäfte des Superintendenten.

Selten werden die verschiedenen Dienstobliegenheiten eines Eisenbahnleiters von Jemand, der darüber aus Erfahrung sprechen und seine Anschauungen darüber kurzgefasst ausdrücken kann, geschildert; die „Railr. Gazette" entnimmt daher dem „Scribner's Magazine" nachfolgende Darstellung des Herrn Th. Vonhus:

„Der Superintendent einer Eisenbahn dieses Landes, welchem die Obhut einer Strecke von, wir wollen sagen, 300 Meilen anvertraut ist, hat vielleicht eine ebenso grosse Verschiedenheit in seiner Beschäftigung und es unterliegen seiner Entscheidung ebenso viele Fragen von Wichtigkeit, als es bei irgend einem anderen Manne der öffentlichen Geschäfte der Fall ist. Reichlich die Hälfte seiner Zeit hat er ausserhalb des Geschäftszimmers zu verwenden auf die Beaufsichtigung des Zustandes seiner Strecke, des Mauerwerks, der Brücken, Bahnhöfe, der Bauten aller Art. Bezüglich der Ausbesserung oder Erneuerung eines jeden Verkehrs wird er sein Urtheil abzugeben haben. Er

muss genau jeden Fuss seiner Strecke kennen und bei Unfällen u. dergl. sofort genau wissen, auf welche Hilfsmittel er rechnen kann und wie sie unverzüglich zur Benutzung heranzuziehen sind. Er hat die Werkstätten und Lokomotivschuppen häufig zu besuchen und er muss über die Konstruktion und den derzeitigen Zustand jeder Lokomotive, jedes Personen- und Gepäckwagens genau unterrichtet sein. Nach Berathung mit dem Maschinenmeister wird er oft zu entscheiden haben, welche Wagen oder Maschinen in Reparatur kommen sollen und welche nicht usw. Ihm liegt ob, den Dienst auf jedem Personen- oder Güterbahnhof einzurichten; er muss die Obliegenheiten jedes Untergebenen seiner Zahlungsliste kennen, alle neuen Leute unterweisen oder danach sehen, dass sie ihren Dienst richtig thun; er hat unausgesetzte und eifrige Ueberwachung der Bewegung sämmtlicher Züge zu üben; von jeder, auch der geringsten, Abweichung von dem seinerseits vorbereiteten Fahrplan Vermerk zu nehmen und, zur Vermeidung der Wiederholung, die Veranlassung dazu sorgfältig zu ermitteln. Den ersten Morgengruss empfängt er durch einen Bericht über die Geschäftslage auf der Bahn, die Vorkommnisse während der Nacht, Bewegung der Züge und über die Menge der fortzuschaffenden Güter nebst Bezeichnung der bezüglichen Oertlichkeiten. Einen ähnlichen Bericht erhält er am Schluss der Tagesarbeit und er muss beim Zubettgehen stets darauf gefasst sein, durch den Fernsprecher noch vor Morgengrauen herausgeklingelt zu werden. In seinem Amtszimmer hat er während des Tages Berichte aufzustellen, Anforderungen zu prüfen und zu genehmigen, einen ausgedehnten Schriftwechsel zu erledigen, welcher durchaus nicht immer angenehm ist. Neben allem diesem füllen die häufigen Besprechungen mit den Vorstehern des Verkehrsdienstes, oder mit denen von Anschlussbahnen bezüglich der Beförderungen im Durchgangs- oder örtlichen Verkehr, seine Zeit vollständig aus."

Verkehr bei der Jahrhundertfeier.

Der Umfang des Zuwachses im Personenverkehr nach und von Newyork bei Gelegenheit des 100jährigen Gedenktages der Einführung Georg Washington's als ersten Präsidenten der Vereinigten Staaten scheint, wie die „Railr. Gazette" mittheilt, nicht völlig genau festgestellt zu sein, vielleicht weil bei einem derartigen Verkehr Genauigkeit schwierig zu erreichen ist. Viele Tausende von Schaulustigen aus den Vororten sind dieselben Leute, welche auch sonst zu ihrem Tagewerk ein- und ausfahren, so dass die Mehrleistung der Bahn kein genauer Maassstab für den Umfang des Menschenandranges in der Stadt sein dürfte. Nach den etwas unbestimmten Veröffentlichungen ist anzunehmen, dass die Pensylvania Eisenbahn etwa 50 000 Fahrgäste mehr als sonst zur Stadt brachte. Auf den in die Grand Central Station führenden Bahnen liefen während der drei Tage, 29., 30. April und 1. Mai etwa 500 Züge mit durchschnittlich zu $5^1/_2$ Wagen und muthmaasslich 50 000 Fahrgästen ein. Am lebhaftesten Tage, Dienstag, den 30. April, fuhren auf dieser Station 341 Züge ein und aus, enthaltend 1 899 Wagen. Die Erie-Eisenbahn führte etwa 10 000 Personen an jedem Tage zu. Ueber die Brooklinbrücke gingen während der 3 Tage 607 000 Personen und 642 000 bedienten sich der Brooklinfähre. Tausende langten mittelst Extrabooten aus Albany und Newengland, so dass die Summe der Besucher während des Festes auf 1 bis $1^1/_2$ Millionen zu schätzen ist.

Die Hochbahnen in der Stadt hatten den stärksten bisher vorgekommenen Verkehr; jeder der 3 Tage übertraf die Zahlen des vorhergegangenen Tages. Der Generaldirektor Hain hatte vorher an seine Leute ein Rundschreiben erlassen, in welchem er die Nothwendigkeit ungewöhnlicher Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit bei der Beförderung der Reisenden („von denen viele fremd und mit der in Newyork herrschenden ungewöhnlich energischen Betriebsweise nicht vertraut sind") hervorhob und namentlich verständliches Ausrufen der Stationen, artige Beantwortung von Anfragen usw. empfahl. Nach dem Feste ging von ihm folgender Erlass aus:

„An die Ober- und Unterbeamten.

Hiermit drücke ich die wärmsten Glückwünsche aus wegen der Geschicklichkeit und Sorgfalt bei der Bewältigung des vorher in solchem Umfange noch nie dagewesenen Personenverkehrs des 100 Jahresfestes. Alle früheren Leistungen sind dabei übertroffen und kein Unfall ist vorgekommen."

Der Verkehr war wie folgt:

	29. April	30. April	1. Mai	zusammen
2. Avenue	121 684	110 389	110 101	342 174
3. „	291 170	349 516	320 762	961 448
6. „	264 573	312 628	270 665	847 866
9. „	86 768	63 188	54 673	204 629
	764 195	835 721	756 201	2 356 117

Auch die von der Erie-Eisenbahn zur Sicherung des Betriebes getroffenen besonderen Maassregeln sind bemerkenswerth. Auf deren östlichen Abtheilung fuhren während der 5 Tage vom 29. April bis 3. Mai 3 231 792 Personen, d. h. 120 000 mehr als sonst; die Zahl der Züge betrug 615, also 15 pCt. mehr als gewöhnlich; jeder Zug bestand durchschnittlich aus 5 Wagen. 16 Lokomotiven wurden zur Verstärkung herangezogen, ebenso 99 Personenwagen, die theilweise von anderen Verwaltungen geliehen waren. Das Zugpersonal war bedeutend vermehrt und die regelmässigen Zugbeamten legten ziemlich das Doppelte ihrer gewöhnlichen Meilenzahl zurück. In den verschiedenen Dienstzweigen wurden im ganzen 260 Mann aushilfsweise verwendet.

Auf dem Theil der Bahn, auf dem Blockeinrichtung nicht besteht, wurde an jeder Krümmung und jeder schwer sichtbaren (blind) Kreuzung geflaggt. Ferner wurden Flaggenmänner aufgestellt, um die Züge in Abständen von 10 Minuten von einander entfernt zu halten. Der Güterverkehr war von 6 Uhr Morgens bis 1 Uhr Nachts thatsächlich eingestellt, nur lebendes Vieh, verderbliche Waare und ähnliches wurde in grösster Eile während der lebhaftesten 3 Tage fortgeschafft; an den letzteren ruhte auch jede Arbeit bei der Unterhaltung oder bei Neubauten; Verschiebe- bezw. Ueberführungsdienst-(switching-) Lokomotiven durften die Hauptgleise nur mit besonderer Erlaubniss des Zugbegleitungsbeamten (train dispatcher) befahren; alle Privat- und alle entfernt von einer Station befindlichen Bahnübergänge wurden vernagelt; die sämmtlichen Unterhaltungsarbeiter der bezüglichen Strecken wurden lediglich zur Beaufsichtigung des Bahnkörpers verwendet; die Aufseher (supervisors) und Vormänner hatten persönlich darüber zu wachen, dass alle Weichen sich in vollkommenster Ordnung befanden. In den Bahnhöfen ohne Stellwerke oder Distanzsignale wurden die Hauptgleise von allen Personenzügen fortwährend begangen, um zu sehen, dass alle betheiligten Weichen richtig standen. Ferner wurde auf den Stationen, auf denen die Geschäfte des Vorstehers und Zugüberwachers (station agent and operator) in einer Person vereinigt sind, während jener Tage ein Hilfsmann zur ausschliesslichen Ueberwachung der Signale und Züge beigestellt.

Auf diese Weise ist der gesammte Personen-Verkehrsdienst prompt und ohne alle Verzögerung oder Verwirrung ausgeführt. H.

Bücherschau.

Vorschriften für Lieferungen von Eisen und Stahl, aufgestellt vom Verein Deutscher Eisenhüttenleute. Düsseldorf 1889.

Im Jahre 1881 hatte der Verein Deutscher Eisenhüttenleute eine, seinerzeit viel erörterte „Klassifikation von Eisen und Stahl" aufgestellt, deren Umarbeitung mit Rücksicht auf die inzwischen erfolgten, vielfachen Aenderungen und Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenhüttenwesens als ein Bedürfniss anerkannt worden ist. Es sind demgemäss die vorgenannten „Vorschriften" entstanden, in welchen behufs Erleichterung der geschäftlichen Beziehungen zwischen Herstellern und und Verbrauchern von Eisen- und Stahlmaterial die als zweckdienlich und nothwendig erachteten Bedingungen für dasselbe zusammengefasst sind. Dass die in dieser Hinsicht seitens der Eisenhüttenleute vertretenen Auffassungen von den betreffenden Fachkreisen nicht allgemein getheilt werden, dürfte den Lesern dieser Zeitung bekannt sein, und es genügt wohl, daran zu erinnern, dass die vor etwa 10 Jahren durch den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen festgestellten Lieferungsbedingungen für Eisen und Stahl die Veranlassung zu scharfen Auseinandersetzungen zwischen den beiden Vereinen gegeben haben, ohne dass hierbei ein, beide Theile befriedigender Abschluss hat erzielt werden können. Es mag gestattet sein, der Hoffnung Ausdruck zu geben, dass eine, im allseitigen Interesse liegende Einigung über die streitigen Punkte im Laufe der Zeit erreicht wird.

Die vorliegende, 45 Seiten umfassende Arbeit behandelt in besonderen Abschnitten Eisenbahnmaterial, Bauwerkeisen (Walzeisensorten von Schweisseisen oder Flusseisen, welche zu Brücken und ähnlichen grösseren Bauwerken verwendet werden), Bleche, Handelseisen, Draht und Gusseisen.

Gemeinfassliche Darstellung des Eisenhüttenwesens. Herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenhüttenleute. Düsseldorf 1889.

Die Herausgabe dieser Schrift, in welcher die wesentlichsten Eigenthümlichkeiten des Eisenhüttenwesens in einer auch für den Laien verständlichen, knappen Form dargestellt sind, ist ein verdienstliches Werk, denn thatsächlich und bedauerlicherweise ist die Kenntniss desselben sogar in den gebildeten Kreisen geringer, als mit Rücksicht auf die weitgreifende Bedeutung des Eisens für die Kulturentwickelung erwartet werden sollte. Es mag in dieser Hinsicht darauf hingewiesen werden, dass die Roheisenerzeugung auf der ganzen Erde angeblich von 14,3 Millionen Tonnen im Jahre 1876 auf 22,26 Millionen Tonnen im Jahre 1887, also in 12 Jahren um mehr als die Hälfte gestiegen ist und dass durchschnittlich bei 1 480 Millionen Erdbewohnern auf jeden Menschen 15 kg Roheisen entfallen. Vergleichs-

weise sei hierzu bemerkt, dass die gesammte Kohlenförderung der Welt im Jahre zur Zeit auf mindestens 425 Millionen Tonnen geschätzt wird, so dass auf jeden Menschen 288 kg Kohlen zu rechnen sind.

Auf 77 Seiten ist in dem, den grössten Theil des kleinen Werkes umfassenden ersten Hauptabschnitte die technische Seite des Gegenstandes, nämlich die Darstellung des Eisens, insbesondere des Roheisens und des schmiedbaren Eisens, sowie die Formgebungsarbeit behandelt, während der kürzere zweite Hauptabschnitt Bemerkungen über die wirthschaftliche Bedeutung des Eisengewerbes enthält. Der erste Theil ist von dem Direktor der Rheinisch-Westfälischen Hüttenschule in Bochum, Herrn Th. Beckert und der zweite Theil von Herrn Hüttendirektor J. Schlink verfasst. Es darf anerkannt werden, dass die wegen der Fülle des Materiales jedenfalls recht schwierige Aufgabe gut gelöst ist, und wir glauben daher, die Verbreitung der kleinen Schrift auch in denjenigen Kreisen des Eisenbahnwesens, welche den bezüglichen Fachfragen ferner stehen, empfehlen zu sollen.

Dieselbe ist durch den Geschäftsführer des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute, Herrn Ingenieur E. Schrödter in Düsseldorf, für 1 *M.* zu beziehen. K—e.

Verschiedenes.

Aegyptische Eisenbahnen.

Zwischen der Regierung und der Staatsschuldenkontrole soll ein volles Einverständniss bezüglich der Erweiterung des Aegyptischen Eisenbahnnetzes erzielt sein. Ein Ausschuss ist angeblich bereits damit beschäftigt, die Pläne auszuarbeiten, auf Grund deren Unternehmer zu Angeboten aufgefordert werden sollen. Die Kosten der geplanten Erweiterung des Eisenbahnnetzes werden zunächst auf 700 000 Aegyptische Pfund angegeben, welche voraussichtlich von der Staatsschuldenkasse vorzustrecken und aus den Einkünften der neuen Linien zurückzuzahlen sein dürften.

Vom Suezkanal.

H. v. Lesseps hat unlängst der Französischen Akademie der Wissenschaften einen Bericht über den „Kanal von Suez im Jahre 1888“ vorgelegt, welchem die „Deutsche Bauzeitung“ folgende Angaben entnimmt:

Die Suezkanalgesellschaft hat beschlossen, die geraden Strecken zwischen Port Saïd und den Bitterseen von 22 auf 65 m Breite zu bringen; auf diesem Theil des Kanals soll ferner in den Krümmungen von grossem Halbmesser die Breite auf 75, in den Krümmungen von kleinen Halbmessern auf 80 m erhöht werden. Zwischen den Bitterseen und Suez soll die regelmässige Breite in Zukunft auf 75 m, in den Krümmungen, welche hier durchaus grosse Halbmesser besitzen, auf 80 m gebracht werden. Alle angegebenen Breiten sind 8 m unter Niedrigwasser gemessen zu denken. Der Kanal soll ferner allmählich auf 9 m vertieft werden (die jetzige Tiefe beträgt 8 m).

Augenblicklich ist die Verbreiterungsarbeit auf einer Strecke vom 15 km Länge von Port Saïd aus durchgeführt und die Dampfer können hier überall auf dem freien Kanal an einander vorbeifahren. Auch mit der schon lange gewünschten Verlegung der grossen Krümmung bei Kilometer 64, in der Nähe von Ismaïlia, ist begonnen worden.

Die Schifffahrt zur Nachtzeit ist durch Leuchtbaaken und Leuchtbojen sicherer gemacht worden; für dieselben liefert verdichtetes Gas den Brennstoff. Unter den übrigen Verbesserungen, welche die Gesellschaft dem Kanal hat angedeihen lassen, ist besonders die Verbreiterung der sämmtlichen zwischen Suez und Port Saïd vorhandenen Ausweichestellen auf 100 m hervorzuheben; es können nunmehr 6 Schiffe gleichzeitig diese Stellen passiren.

Die Fahrzeit durch den Kanal wird durch den mehr und mehr zur Regel werdenden Gebrauch des elektrischen Lichtes abgekürzt; im Januar 1888 haben 85, im letzten Dezember haben 176 Schiffe sich dieser Erleichterung bedient. Die zuletzt genannte Zahl stellt etwa die Hälfte aller Schiffe vor. Die Postschiffe brauchen nunmehr etwa 20 Stunden Fahrzeit durch den Kanal gegen 35 bis 40 Stunden vor Anwendung des elektrischen Lichts. Uebrigens ist die Anwendung des letzteren nicht der einzige Grund dieser Abkürzung; der andere, ebenso schwer wiegende, welcher allen Schiffen zu gute kommt, ist der schon angedeutete Wegfall bestimmter Kreuzungsstellen während des Tages.

Die Zahl und der Tonnengehalt der Dampfer, welche den Kanal durchfahren haben, hat 1888 abermals zugenommen, wenigstens im Vergleich mit den Jahren 1886 und 1887. Im Jahre 1885 war die Zahl der Schiffe etwas grösser, dagegen übertrifft der Gesammtgehalt der 1888er Dampfer den der 1885er um einige hundert Tonnen. Die Zahl der beförderten Personen (Soldaten und Pilger eingeschlossen) übertraf 1888 alle Vorjahre, sie betrug nämlich 184 000.

Im ganzen haben in 1888 den Kanal 3 440 Schiffe durchfahren; von diesen gingen 1 725 vom Mittelländischen zum Rothen Meer, 1 715 in umgekehrter Richtung. Ihr Gesammtgehalt war 6 641 000 Nettotonnen und an die Kasse der Kanalgesellschaft sind über 65 Millionen Francs bezahlt worden. Die Monate, während welcher der Kanal am meisten benutzt wird, sind nach der Tonnenzahl geordnet Mai, April, März, September. Im Jahre 1887 haben 3 137 Schiffe mit 5 903 000 t Gehalt den Kanal passirt.

Unter den Schiffen des letzten Jahres nehmen diejenigen unter Englischer Flagge, 2625 an Zahl mit 5¼ Millionen Tonnen, weitaus den ersten Platz ein. Den zweiten Rang behauptet Frankreich (187 Schiffe mit 390 000 t), den dritten Deutschland (163 Schiffe mit 240 000 t), den vierten (absolut) Italien mit 146 Schiffen von zusammen 270 000 t. Bei Schiffen Italienischer Flagge sind aber 99 Kriegsschiffe von zusammen 158 000 t eingerechnet, deren Abzug Italien auf den sechsten Platz zurücksetzen würde. Nach der Tonnenzahl geordnet kommen die übrigen Staaten in der Folge: Niederlande (218 000), Oesterreich-Ungarn (123 000), Spanien (63 000), Norwegen, Russland, Türkei usw.

Die angegebenen Tonnenzahlen beziehen sich auf das bei der Kanalgesellschaft eingeführte Messsystem; sie sind etwas grösser als diejenigen, welche sich bei Verwendung des Englischen (Moorsom-) Systems ergeben würden.

Die Beamten-Pensionskasse der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Der Beamten-Pensionskassenverband der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn wurde am 1. Januar 1858 ins Leben gerufen, besteht mithin bereits 31 Jahre.

Im Jahre 1888 zählte der Verband 3 771 gegen 3 674 Mitglieder im Vorjahre. Im Laufe desselben Jahres bezogen 292 (227) Pensionäre und 361 (330) Wittwen ein lebenslängliches Ruhegehalt. Das höchste Ruhegehalt betrug jährlich für die Pensionäre 2 250, für die Wittwen 1 575 R., das niedrigste für erstere 28,80, für letztere 7,50 R. Ausserdem wurden Erziehungsgelder für unmündige, von 199 (186) Mitgliedern hinterlassene Kinder im Höchstbetrage von 262 R. und im Mindestbetrage von 3,60 R. gezahlt.

Im Jahre 1888 sind 77 (23) Pensionäre mit einem jährlichen Ruhegehalte von 29 488,50 (8 719,90) R., 39 (25) Wittwen mit einem solchen von 6 290,40 (7 975,87) R. und unmündige Kinder von 20 (18) verstorbenen Mitgliedern mit 754,85 (1 159,17) R. an jährlichen Erziehungsgeldern hinzugekommen, während 13 (12) Ruhegehaltsempfänger mit einem jährlichen Ruhegehalte von 7 011,50 (5 934) R. und 2 (2) Wittwen mit einem solchen von 1 377,30 (121,50) R. verstorben sind.

Ausserdem sind ausgeschieden 2 (6) Wittwen — deren jährliches Ruhegehalt 150 (317,02) R. betrug — infolge wiederholter Eheschliessung und unmündige Kinder von 7 (7) verstorbenen Mitgliedern mit 360,79 (164,35) R. Erziehungsgeldern.

Für das Jahr 1889 sind verblieben a) 279 (215) Ruhegehaltsempfänger mit einem jährlichen Ruhegehalte von 90 210,30 (67 733,30) R.; b) 357 (322) Wittwen mit einem solchen von 60 952,81 (56 189,52) R. und c) unmündige Kinder von 192 (179) Mitgliedern mit jährlich 8 011,12 (7 880,85) R. Erziehungsgeldern.

Im Jahre 1888 betrug der Einnahmeüberschuss 135 102,61 (145 843,32) R. Am Schlusse desselben Jahres hatte die Pensionskasse einen Bestand von 2 304 942,26 (2 196 374,65) R. H—g.

Personalnachrichten.

Preuss. Staatsbahnen.

Dem Regierungs- und Baurath Schultz in Bromberg ist die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

Zu Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: Die Königlichen Regierungsbaumeister Dorner in Düsseldorf unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte (rechtsrh.) daselbst, Albrecht in Braunschweig unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte daselbst und Fliegelskamp in Ostrowo unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Eisenbahnbauinspektion daselbst.

Der Regierungs- und Baurath Totz, bisher in Düsseldorf, ist als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Trier versetzt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der laut Bekanntmachung vom 21 d. Mts. gestörte Verkehr zwischen den Stationen Gössnitz und Crimmitschau ist heute wieder aufgenommen worden.

Dresden, am 30. Mai 1889. (1377)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

---

2. Güterverkehr.

Lokalverkehr. Am 15. Juni d. J. wird die Haltestelle Hermannia für den öffentlichen Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die in den Tarifen, in welchen Hermannia bereits aufgenommen ist, enthaltene Beschränkung, wonach die Entfernungen bezw. Frachtsätze nur für Sendungen von und nach dem Anschlussgleise der Firma Sckerl, Weinholz & Comp., sowie von und nach dem Anschlussgleise des Gutsbesitzers Köhlmann zur Anwendung kommen, fällt von dem genannten Tage ab fort.

Breslau, den 25. Mai 1889. (1378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Güterverkehr über Fredeckshavn. Die bisher stattgehabte tägliche Dampfschiffsverbindung zwischen Fredeckshavn und Gothenburg hört mit dem 1. Juni d. J. auf und erfolgt von diesem Tage ab die Ueberfahrt nur dreimal wöchentlich, nämlich:

von Frederickshavn nach Gothenburg jeden Montag, Mittwoch und Freitag 1 Uhr Nachm.,
von Gothenburg nach Frederickshavn jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 10 Uhr Vorm.

Altona, den 29. Mai 1889. (1379)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. kommt der Nachtrag V zu Theil II des Deutsch-Französischen Gütertarifs zur Einführung.

Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für verschiedene Waaren im Verkehr zwischen Bayerischen Stationen einerseits und Alt-Münsterol Grenze für Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn andererseits; ferner ermässigte Frachtsätze für Bier ab einigen Bayerischen Stationen und Frachtberichtigungen für den Verkehr zwischen Leipzig bezw. Bodenbach und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn über Alt-Münsterol.

Der Nachtrag ist von unserer Drucksachenkontrole, sowie von den Verbandsstationen zum Preise von 0,30 ℳ zu beziehen.

Strassburg, den 26. Mai 1889. (1380)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Der in unserer Bekanntmachung vom 21. Mai d. J. angegebene Aufhebungstermin des im Nachtrage 4 zum Hessisch-Pfälzischen Gütertarife vom 1. Januar 1886 enthaltenen Ausnahmetarifs Nr. 14 für Steine des Spezialtarifs III tritt für unsere Stationen Bensheim, Darmstadt, Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden erst am 1. August ein.

Altona, den 29. Mai 1889. (1381)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Gnoien - Teterower Eisenbahn. Mit dem 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag V zu unserem Lokal-Gütertarife in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei unseren Stationen zu haben.

Teterow, den 27. Mai 1889. (1382)
Die Betriebsverwaltung.

Güstrow-Plauer Eisenbahn. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 11 zum diesjährigen Lokal-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften;
2. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Exemplare desselben sind für 10 ₰ von unseren Expeditionen zu beziehen.

Güstrow, den 28. Mai 1889. (RM 1383)
Der Vorstand.

Nachdem die Station Hohenkirchen auch für die Annahme und Abfertigung von Wagenladungsgütern eingerichtet, ist dieselbe vom 1. Juni d. J. an für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Oldenburg, den 31. Mai 1889. (BW 1384)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Getreide usw. nach Königsberg, Pillau, Memel, welches innerhalb 6 Monate vom Tage des Eintreffens auf der Bestimmungsstation seewärts wieder zur Ausfuhr gelangt, folgende Frachtsätze in Kraft: 1. von Kiew Fluss für Weizen nach Königsberg 104,40 R., Pillau 108,90 R., Memel 112,94 R., Nebengebühren 8,68 R., Mehl und Kleie nach Königsberg 82,45 R., Pillau 86,01 R., Memel 89,19 R., Nebengebühren 8,68 R., für übriges Getreide nach Königsberg 92,45 R., Pillau 96,44 R., Memel 100,01 R.; 2. von Tscherkassy nach Königsberg 127,15 R., Pillau 131,55 R., Memel 135,50 R., Nebengebühren 9,08 R.; 3. von Krementschug nach Königsberg 132,45 R., Pillau 135,99 R., Memel 139,15 R., Nebengebühren 8,55 R. für den Wagen mit 10 000 kg.

Die Direktion. (1385)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im Südwestdeutschen Tarifheft Nr. 7 für Mannheim vorgesehenen Transitfrachtsätze finden fernerhin auf solche Sendungen Anwendung, welche auf dem Rheine in Mannheim ankommen und nach den im genannten Tarifheft aufgeführten Saarbrücker Stationen weitergehen oder in umgekehrter Richtung befördert werden.

Karlsruhe, den 31. Mai 1889. (1386)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Insoweit nach den Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarifheften Nr. 1 und 3 Ausnahme-Frachtsätze für Stückgüter, und zwar Metalle (unedle) und Waaren aus unedlem Metall im direkten Verkehr mit Bayern Anwendung finden, werden dieselben auch der Frachtberechnung für lange Gegenstände von Eisen oder Stahl, wie Schienen, Stangen, Träger und dergleichen, vom 1. Juni d. J. an zu Grunde gelegt.

Hannover, den 31. Mai 1889. (1387)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Niederschlesisch-Westösterreichischer Koksverkehr. Für die Beförderung von Koks aus dem Niederschlesischen Kohlenreviere nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen tritt am 1. Juni d. J. an Stelle des Tarifes vom 1. Februar 1888 ein neuer Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Exemplare des Tarifes können durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 27. Mai 1889. (1388 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. Juni d. J tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft usw. vom 1. Januar 1889 ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Frachtermässigungen für die Stationen des Haupttarifs, sowie neue Frachtsätze nach Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, desgleichen theilweise ermässigte Frachtsätze nach Station Pardubitz St. E. G.

Exemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 29. Mai 1889. (1389 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Oesterr. Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nord- und Oesterr. Lokalbahn ein neuer Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Durch denselben wird der bisherige Tarif vom 15. Oktober 1886 mit Ausnahme der Frachtsätze für die in den neuen Tarif nicht aufgenommene Station Dobrowitz der Oesterr. Nordwestbahn aufgehoben. Letztere bleiben noch bis zum 15. Juli 1889 in Kraft. Exemplare des Tarifes können durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 25. Mai 1889. (1390 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut usw. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird der Artikel „Kakao“ in den Ausnahmetarif c auf Seite 25 und 27 im Heft I des Tarifs für den Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut usw. vom 1. September 1885 aufgenommen.

Köln, den 1. Juni 1889. (1391)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Viehverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Im Tarifheft Theil II Nr. 3 vom 1. März 1888 (Verkehr Pfälzische Bahnen-Prinz Heinrichbahn) sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Seite 11. Mertesheim-Bollendorf via
L Bx K W 258 km statt 271 km
L J K W 260 „ „ 263 „
Mertesheim-Diekirch via
L Bx K W 278 km statt 291 km
L J K W 280 „ „ 283 „
Seite 12. Thaleischweiler-Fr.-Bollendorf via
J K W 179 km statt 186 km
Bx K W 190 „ „ 197 „
Thaleischweiler-Fr.-Diekirch via
J K W 199 km statt 206 km
Bx K W 210 „ „ 217 „
Seite 14. Dürkheim-Echternach via
J K W 237 km statt 337 km
Seite 18. Mertesheim-Echternach via
L Bx K W 254 km statt 264 km

Köln, den 3. Juni 1889. (1392)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft wird die Haltestelle „Leonstein" bei W. H. Nr. 102 zwischen der Station Pörtschach und der Haltestelle Töschling an der Linie Marburg-Franzensfeste vom 1. Juni d. J. ab, während der Sommersaison, für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernung dieser Haltestelle von Pörtschach beträgt 1,6 und von Velden 6,6 km.

Berlin, den 31. Mai 1889. (1393)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Wir bringen hierdurch zur Kenntniss, dass am 1. Juni d. J. an der Strecke Bischofsheim-Mainz eine Personenhaltestelle Gustavsburg-Kostheim eröffnet wird. Dieselbe ist befugt, Personen, Reisegepäck und Eisenbahnpackete abzufertigen. Die in Anwendung kommenden Tarifsätze sind bei unseren Stationen zu erfragen.

Mainz, den 29. Mai 1889. (1394)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

4. Verdingungen.

Die Lieferung verschiedener, für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Laufe des II. Halbjahres 1889 und I. Halbjahres 1890 erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke, als:

Blech- und Fassnieten, Schliessen (1—4),
Sackkarren, Hammerstiele, hölzerne Rechen, hölzerne Kohlenkästen, Putzwolle und Bindfaden (5—12),
Werkzeuge und Geräthe (13—19),
Hefte, hölzerne, Schmirgelpapier, Sandpapier und Piassavabesen (20—24),
Bürstenbinderwaaren (25—39),
Docht, Garn, Oelkissen, Pappe und Filze (40—48),
Webwaaren (49—51),
Gummiwaaren (52—60)

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise der vorstehend angegebenen Gegenstände liegen bei unserer Magazin-Hauptverwaltung hier zur Einsicht aus, können aber auch auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweise gewünscht werden, gegen Entrichtung von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen von derselben bezogen werden, bei welcher auch die Lieferungsangebote

bis zum 24. Juni dieses Jahres, Vormittags 10 Uhr,

abzugeben sind.

Chemnitz, am 30. Mai 1889. (1395JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Lieferung von Petroleum betreffend. Vom 1. Juli d. J. bis 30. Juni nächsten Jahres sind im ganzen 650 000 kg Petroleum zur Beleuchtung zu liefern.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Magazin-Hauptverwaltung zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Petroleumlieferung" bis zum 11. Juni d. J., Abends 6 Uhr, bei der Königlichen Generaldirektion einzureichen.

Die Anbieter bleiben bis zum 21. Juni d. J. an ihre Gebote gebunden und haben dieselben, falls bis dahin Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 29. Mai 1889. (1396)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für eine am Ausgang des Bahnhofs Giessen an der Frankfurterstrasse zu errichtende Fussgängerbrücke, nebst den schmiedeeisernen Geländern für die Zugangstreppen und Rampen, soll vergeben werden. Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen frankirte Einsendung von 1,20 ℳ pro Exemplar durch unser Sekretariat zu beziehen, Angebote, in welchen die Frist für die Fertigstellung anzugeben, verschlossen und mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 12. Juni bei uns einzureichen.

Giessen, den 1. Juni 1889. (1397)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 44. **Zeitung des Vereins** 1889.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Juni 1889.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 15. d. Mts.

Inhalt:

Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband

hat am 16. und 17. Mai zu Stuttgart seine 8. ordentliche Verbandsversammlung abgehalten, zu welcher die anwesenden Herren Vertreter von dem Präsidenten der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen Herrn von Hofacker auf das Wärmste willkommen geheissen wurden.

Den Beginn der Verhandlung bildete die Neuwahl der geschäftsführenden Direktion, welche satzungsgemäss alle drei Jahre zu erfolgen hat. Auf Antrag des Herrn Vertreters der Königlich Bayerischen Staatsbahn, welcher in anerkennender Weise der Thätigkeit der bisherigen geschäftsführenden Direktion gedachte, wurde die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover durch Zuruf einstimmig für die nächsten 3 Jahre wieder gewählt. Herr Oberregierungsrath Thomé, Abtheilungsdirigent dieser Direktion, welcher in dieser ebenso wie in allen bisherigen Versammlungen des Verbandes den Vorsitz führte, war ermächtigt, die Wahl dankend anzunehmen.

Dann wurden auch die satzungsgemäss aus der ständigen Verbandskommission ausscheidenden Mitglieder durch Zuruf wieder gewählt.

Von den übrigen 17 auf der Tagesordnung stehenden und behandelten Angelegenheiten sind die folgenden zu erwähnen:

1. Die von dem Mitgliede des der ständigen Tarifkommission beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten, Freiherrn von Wöllwarth, angeregte Untersuchung, in welcher Weise zweckmässig für angemessene Veröffentlichung der Züge, mit welchen die Beförderung von Vieh zu den gewöhnlichen Taxen oder nur zu erhöhten Taxen stattfindet, Sorge getragen werden könne, hat nach eingehenden Verhandlungen zu folgenden Beschlüssen geführt:

a) Die Herstellung eines vollständigen Fahrplanbuches für den Viehverkehr erscheint nahezu unmöglich und würde jedenfalls weit über das Bedürfniss hinausgehen.

b) Jede Verwaltung soll für ihren Bezirk die für die Viehbeförderung getroffenen Maassnahmen in Plakatform zusammenstellen, diese Zusammenstellung, soweit erforderlich, auf ihren Stationen aushängen, und mit den übrigen Verbandsverwaltungen sowohl für deren Dienstgebrauch als auch zur Abgabe an die Verkehrsinteressenten austauschen.

c) Diese Zusammenstellungen sollen übereinstimmend die geltenden Bestimmungen und getroffenen Maassnahmen in einer festgesetzten Reihenfolge bringen, so dass der Ueberblick über das, was bei den an einem für weitere Strecken in Aussicht genommenen Viehtransporte betheiligten Verwaltungen in Geltung ist, leicht gewonnen werden kann.

Durch Ausführung dieser Beschlüsse wird dem, insbesondere in landwirthschaftlichen Kreisen, fühlbar gewordenen Bedürfnisse zunächst hinreichend Rechnung getragen werden, und bleibt es der Zukunft überlassen, innerhalb des Verkehrsverbandes nach Maassgabe der zu machenden Erfahrungen diese Einrichtungen weiter zu vervollkommnen.

2. Für die Berechnung und Verrechnung der Deckenmiethe ist ein Uebereinkommen vereinbart worden, in welchem, abweichend von der bisherigen Uebung unter den Deutschen Bahnen, der Grundsatz ausgesprochen und durchgeführt ist, dass die Deckenmiethe der Eigenthümerin der Decke gebührt und zu überweisen ist.

3. Die in der 7. Verbandsversammlung zu Hamburg mit verbindlicher Kraft gefassten Beschlüsse über Annahme eines einheitlichen Frachtkartenmusters und Einführung desselben vom 1. Oktober d. J. ab in allen Deutschen Verbandsverkehren, sind durch folgenden Zusatz ergänzt bezw. abgeändert worden:

„Unter Festhaltung an dem Beschlusse, dass die Frachtkarte eine Papierlänge von 60 cm haben soll, wird eine Verlängerung bis zu 65 cm für den Fall gestattet, dass in

den Karten auch Spalten für fremde Währungen aufgenommen werden müssen."

4. Seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover war der Antrag gestellt worden, dass, nachdem der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit der Verdeutschung von fremdsprachlichen Eisenbahn-Fachausdrücken vorgegangen ist, auch der Verkehrsverband darüber in Untersuchung eintreten möge, wie für die für den Verkehr mit dem Publikum vorzugsweise bestimmten Dienststellen und Diensträume thunlichst übereinstimmende Deutsche Bezeichnungen eingeführt werden könnten.

Diese Untersuchungen haben zunächst die meist fremdsprachlichen Bezeichnungen der einzelnen Bahnbeamten ins Auge gefasst und insbesondere festgestellt, dass es sehr wünschenswerth, wenn nicht gar nothwendig sei, jeder Beamtengattung eine für alle Deutschen Bahnen gleichlautende Bezeichnung zu geben. Es musste aber anerkannt werden, dass es sich hier um Benennungen handelt, die durch Landesgesetze oder Allerhöchste Willensäusserungen eingeführt worden sind. Die Versammlung konnte daher nur den Wunsch aussprechen:

„dass die Amtsbezeichnungen aller Eisenbahnbeamten und -Bediensteten, welche im äusseren Betriebs- und Verkehrsdienste beschäftigt sind, für sämmtliche Deutschen Bahnen thunlichst gleichlautende, so weit möglich Deutschsprachliche werden."

Ob diesem Wunsche seitens der Hohen Staatsregierungen — es handelt sich ja meist um Staatseisenbahn-Verwaltungen — eine Folge gegeben wird, muss abgewartet werden.

Versammlung glaubte jedoch, unbeschadet der Zurückhaltung, welche sie sich bezüglich der Amtsbenennung der einzelnen Beamten auferlegen müsse, die einheitliche Bezeichnung derjenigen Dienststelle, welche einer Eisenbahnstation vorsteht, beschliessen zu dürfen, und gab hierfür der Bezeichnung „Stationsvorstand" den Vorzug.

Aus gleicher Erwägung hatte auch die Verbandskommission die Ersetzung der Wortes „Portier" durch „Pförtner" vorgeschlagen, jedoch lehnte Versammlung dies ab.

Im übrigen wurde beschlossen, zu empfehlen, dass für die dem Publikum zugängigen Räume, insbesondere in den Thüraufschriften usw., folgende Bezeichnungen angewendet werden möchten:

statt Billetexpedition — Fahrkartenausgabe,
„ Gepäckexpedition — Gepäckabfertigung, oder Gepäckannahme, Gepäckausgabe,
„ Güterexpedition, und zwar zur Bezeichnung ihres ganzen Umfanges — Güterverwaltung, bei getrennten Dienststellen — Güter-Eilgutabfertigung, oder -Ausgabe, bezw. -Annahme,
„ Vestibüle — Vorhalle,
„ Korridor — Gang,
„ Perron — Bahnsteig (obgleich diese Bezeichnung vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen abgelehnt worden ist),
„ Garderobe, Toilette, Toilettenzimmer — Handgepäck, Waschzimmer oder Waschraum,
„ Damen-, Herrentoilette — Waschzimmer für Frauen, für Männer,
„ Bahnhofsrestauration — Bahnhofswirthschaft,
„ Bahnhofsrestaurateur — Bahnhofswirth,
„ Restauration — Erfrischungen, Speisezimmer, Schänkzimmer usw.,
„ Buffet — Schänktisch

5. Bezüglich der Abfertigung von Gepäck auf Freifahrtausweise — an denen insbesondere auch die Herren Reichstagsabgeordneten betheiligt sind — nach solchen Stationen, für welche eine direkte Gepäckabfertigung im übrigen nicht eingerichtet ist, wurde ein besonderes Uebereinkommen vereinbart, nach welchem diese Abfertigung dann vorgenommen werden soll, wenn es sich um Gepäck innerhalb des zulässigen Freigewichts (25 kg) handelt, also Frachtberechnung nicht vorzunehmen ist, die Abfertigung nach einer Station verlangt wird, welche überhaupt zur Gepäckabfertigung eingerichtet ist, und der Transportweg nicht über eine Station mit getrennten Bahnhöfen führt, zwischen welchen eine Ueberführung des Reisegepäcks mittelst Eisenbahnwagen ausgeschlossen ist.

6. Das zwischen den Deutschen Eisenbahnverwaltungen einerseits und den Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen andererseits vereinbarte, mit dem 1. April d. J. in Kraft getretene „Uebereinkommen, betreffend die Aushändigung von Freifahrtscheinen an die gegenseitigen Bediensteten auf Grund von Empfehlungsschreiben", soll auch auf den Verkehr der Deutschen Verwaltungen des Verkehrsverbandes unter einander insoweit übertragen werden, dass auch hier für die Empfehlungsschreiben das übereinstimmende gleichmässige Muster demnächst angewendet werden muss. Empfangsbescheinigungen über die ausgehändigten Freifahrtscheine sollen jedoch nicht verlangt werden.

7. Zur Vermeidung der bei Beförderung von Wagen, welche mit Zollgütern beladen sind, häufig bemerkten Unzuträglichkeiten ist beschlossen worden:

1. „Bedeckt gebaute Wagen, welche zur Beförderung von Zoll- und Steuergütern unter Raumverschluss verwendet werden, müssen mit Einfallhaken oder gleiche Sicherheit gewährenden Verschlussvorrichtungen versehen sein.
2. Die Verwaltungen verpflichten sich, insoweit tarifarische Bestimmungen nicht entgegen stehen, darauf zu halten, dass jeder unter Zoll- und Steuerkontrole zu befördernden Wagenladung je ein besonderer Frachtbrief und eine besondere Deklaration (Ladungsverzeichniss usw.) beigegeben wird. Sie werden dahin wirken, dass dementsprechend auch seitens der Zoll- und Steuerverwaltung zu jedem Wagen ein besonderes Zoll- und Steuerdokument (Begleitschein, Begleitzettel) ausgefertigt wird.

   Als eine Wagenladung im Sinne vorstehender Bestimmung haben auch solche Ladungen zu gelten, welche wegen der Natur des Gutes (Langholz usw.) die Verladung auf 2 Wagen erfordern, oder welche beim Mangel von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht auf 2 Wagen mit geringerem Ladegewicht verladen worden sind."

8. Die bereits in der 3. Verbandsversammlung zu Leipzig am 17./18. November 1886 beschlossenen und allgemein eingeführten Bestimmungen über die Behandlung von Fundsachen sollen eine Ergänzung dahin erfahren, dass folgende auf den Preussischen Staatsbahnen und einigen anderen Bahnen bereits in Geltung befindlichen Bestimmungen für das ganze Verbandsgebiet angenommen werden:

1. Zwecks Ermittelung von Gegenständen, welche von Reisenden innerhalb des Bahngebiets verloren und zurückgelassen sind, können auf Verlangen Dienstdepeschen mit dem Bahntelegraphen abgegeben werden, sobald die Fassung des Telegramms dem betreffenden Stationsbeamten überlassen wird und der Aufgeber eine feste Gebühr von 50 ₰ (auf Stationen der Main-Neckar- und der Pfälzischen Bahnen 60 ₰) für jede Depesche für die den Eisenbahnen erwachsende Mühewaltung entrichtet.
2. Gefundene Gegenstände werden dem Berechtigten auf Wunsch mit dem nächsten Schnell- oder Personenzuge nachgesandt. Als Vergütung erhebt die Empfangsstation eine feste Gebühr von 50 ₰ für jede Sendung, ohne Rücksicht auf Gewicht und Zahl der Gegenstände sowie auf die Entfernung vom Abgangsorte. Die Abfertigung solcher Sendungen geschieht bei den Gepäckexpeditionen auf Gepäckschein usw.

9. Die geschäftsführende Direktion soll beauftragt werden, ein für die Dienststellen bestimmtes, auf Wunsch auch an das Publikum abzugebendes „Verzeichniss der zur Ausstellung von Leichenpässen befugten Behörden und Stellen" anzufertigen.

Von den übrigen auf der Tagesordnung befindlichen Angelegenheiten ist zu bemerken, dass mehrfache, jedoch meist nur formelle Aenderungen der Verbandssatzungen und Geschäftsordnung beschlossen worden sind, dagegen die Anträge:

a) auf Vereinbarung einer „Dienstanweisung für die Uebergangsstationen, betreffend die gegenseitige Uebergabe der Frachtgüter", mangels eines Bedürfnisses,
b) betreffs Erlass von Bestimmungen über Aufgabe von Wildsendungen in unverpacktem Zustande, sowie
c) betreffs Beschränkung der Beförderung bedingungsweise zugelassener Gegenstände auf bestimmte Tage,

wegen mehrfacher schwerwiegender Bedenken,

d) auf Vereinbarung von Vorschriften über die Beförderung von Fischen in Eilgutsendungen mit Personen- und Schnellzügen, — weil zweckmässig bei der ständigen Tarifkommission anzubringen

abgelehnt worden sind.

Alle vorstehenden Beschlüsse unterliegen noch satzungsgemäss der schriftlichen Abstimmung der Verbandsverwaltungen, für welche eine Frist von 4 Wochen nach Versendung der Verhandlungsschrift über diese Versammlung gegeben ist.

Die nächste Verbandsversammlung (oder vielmehr Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, wie es nach der beschlossenen Satzungsänderung heisst, infolge deren auch die „Kommission" zum „Ausschuss" wird) soll am 21. November d. J. in Hannover stattfinden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von den Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg und zu Frankfurt a/M. am 1. d. Mts. in Betrieb genommenen Strecken Wongrowitz-Inowrazlaw (77,67 km) bezw. Fulda-Bieberstein sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2079 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verrechnung des Aufkommens an Fahrgeldern und Frachtgebühren im Verkehr mit Stationen der Strecke Legenye-Mihalyi-Landesgrenze bei Lupkow (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 2086 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Betriebseinnahmen in und einschl. April 1889.

Im Monate April 1889 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 5 473 797 Personen und 6 081 517 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 20 900 259 fl. erzielt, d. i. für 1 km 823 fl. Im gleichen Monate 1888 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 5 286 590 Personen und 5 481 227 t Güter 19 801 592 fl., d. i. für 1 km 813 fl., daher resultirt für den Monat April 1889 eine Zunahme des kilometrischen Ergebnisses um 1,2 pCt. — Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten vier Monaten 1889 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 81 770 383 fl., in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres auf 77 713 946 fl.

Betriebseröffnungen im April d. J.

Es fand nur eine Eröffnung am 5. April, der 10,713 km langen Anschlussstrecke Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine der Linie Halbstadt-Braunau-Ottendorf der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft statt. Den Betrieb der mit einer Länge von 3,085 km auf Oesterreichischem und mit 7,628 km auf Preussischem Gebiete liegenden Anschlussstrecke besorgt die genannte Bahngesellschaft.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hotzendorf-Neutitschein eröffnet.

Auf Grund des Ergebnisses der am 25. Mai durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung ist die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes auf der genannten Lokalbahn für den Personen- und Frachtenverkehr mit 1. Juni ertheilt worden.

Achenseebahn.

Die erste Fahrt auf der Achenseebahn mit darauf folgender Rundfahrt auf dem Achensee und Festmahl in der Pertisau findet am 6. Juni statt.

Einführung des Personen-Zonentarifes in Ungarn.

Die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen trifft bereits alle Vorkehrungen zur Einführung des Zonentarifes. Auf dieselbe bezieht sich auch eine offizielle Verlautbarung, in welcher es heisst: Infolge des auf den Linien der Ungarischen Staatseisenbahnen in der diesjährigen Sommersaison ins Leben tretenden neuen Personentarifes wird die Ausgabe der auf den Linien der Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie auf den in den Staatsbetrieb übernommenen Strecken, ferner auf den Linien der Budapest-Fünfkirchener, Mohacs-Fünfkirchener, Fünfkirchen-Barcser, Arad-Temesvarer, Kaschau-Oderberger und Ungarischen Nordostbahn gültigen Werthmarkenhefte, sowie die Ausgabe von Jahres-Abonnementskarten mit 31. Mai 1889 eingestellt.

Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn.

Eine zweite Verlautbarung enthält die Mittheilung, dass der Vertrag hinsichtlich der Verstaatlichung der genannten Bahn bereits in Rechtskraft getreten sei, infolge dessen die Linien dieser Eisenbahn laut Entschliessung des Kommunikationsministers dem Netze der Ungarischen Staatsbahnen mit 1. Juni 1889 definitiv einverleibt würden. Demgemäss hört die Betriebsdirektion dieser Eisenbahn an dem bezeichneten Tage in dieser Form zu bestehen auf, bis auf weiteres wird dieselbe jedoch als besondere Abtheilung der Staatsbahnen unter provisorischer Leitung des von der Gesellschaft pensionirten Direktors Emil Thaly die Geschäfte dieser Linien besorgen.

Die Betriebsergebnisse der Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1888.

Die nun veröffentlichte offizielle Zusammenstellung ergibt folgendes:

Es beträgt von den im Jahre 1888 im Betriebe gewesenen Linien von 5 184 km Betriebslänge das Bruttoeinkommen 39 944 344 fl., welcher Betrag die für dasselbe Jahr budgetmässig präliminirte Einnahme von 36½ Millionen Gulden mit rund 3½ Millionen Gulden übersteigt. Im Jahre 1887 war die faktische Einnahme 35 448 257 fl. Das Resultat in 1888 ist folglich um rund 4½ Millionen Gulden günstiger. Die Ausgaben betrugen im Jahre 1888 21 747 807 fl. gegenüber den für dasselbe Jahr in Voranschlag gebrachten 21 819 700 fl. Bei den Ausgaben wurden mithin ungeachtet des dem Präliminar gegenüber bedeutend gestiegenen Verkehrs, und trotzdem alles geschah, was eine rationelle Verwaltung, die gute Instandhaltung der Linien und ihrer Bestandtheile, sowie die Sicherheit des Verkehrs erfordert, doch eine Ersparniss von 71 893 fl. erzielt. Der Betriebsüberschuss war 18 196 537 fl., also gegenüber dem Voranschlag von 14 680 300 fl. um 3 516 237 fl. grösser und gegenüber den im Jahre 1887 faktisch erzielten 15 362 006 fl. um 2 834 531 fl. günstiger. Der Betriebskoëffizient für 1888 beträgt 54.45 pCt. gegenüber den für dieses Jahr präliminirten 59,88 pCt. und gegen die im Jahre 1887 erzielten 56,66 pCt. Der Betriebskoëffizient des Jahres 1888 ist der günstigste, welcher bisher bei der Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahn erzielt wurde. Demzufolge hat das in den Staatseisenbahnen investirte faktische Baukapital von 400 075 000 fl. im Jahre 1888 ein 4,55 pCt. Erträgniss gebracht (im Jahre 1887 aber nur ein 3,93 pCt.), eine Verzinsung, welche mit Rücksicht auf mehrere schwächere Erträgnisse bringende Linien der Staatsbahnen jedenfalls als befriedigend erachtet werden kann. Die gekennzeichneten günstigen Resultate sind nur zum kleinen Theile auf die Linienvermehrung zurückzuführen.

Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn am 25. Mai d. J.

Die Versammlung beschloss, den nach Abzug der Dotirung des Erneuerungsfonds verfügbaren Betriebs-Nettoertrag von 474 312 fl. wie folgt zu verwenden: Dotirung des Reservefonds 47 431 fl., Zahlung einer 5 pCt. Dividende 410 595 fl. und Tantieme für den Verwaltungsrath 10 000 fl. Der hiernach erübrigende Betrag von 6 286 fl., zuzüglich des vorjährigen Saldovortrages von 179 382 fl. und weiter zuzüglich des von der K. K. Staatsverwaltung zu leistenden Garantiezuschusses von 207 603 fl., daher im Betrage von zusammen 393 272 fl., sei in nachstehender Weise zu verwenden: Bildung einer Reserve für Rückzahlungen der erhaltenen und eventuell fernerhin zu erhaltenden staatlichen Garantiezuschüsse 185 000 fl., Zahlung einer 2½ pCt. Superdividende 205 279 fl., Saldovortrag auf neue Rechnung 2 992 fl. Die Generalversammlung beschloss ferner, es sei dem mit der Stadtgemeinde Teplitz und den Besitzern der überschwemmt gewesenen Kohlenwerke abgeschlossenen Uebereinkommen, wonach die Dux-Bodenbacher Bahn der Teplitzer Stadtgemeinde gegenüber die Verpflichtung eingegangen ist, unter gewissen Voraussetzungen den Sitz der Gesellschaft während der nächsten 10 Jahre von Teplitz nicht zu verlegen, und wonach weiter die Dux-Bodenbacher Bahn den Besitzern der überschwemmten Ossegger Kohlenwerke zu den Entwässerungsarbeiten einen inzwischen auch bereits gezahlten Beitrag in der Höhe von 40 000 fl. zu zahlen sich verpflichtet hat, die nachträgliche Zustimmung zu ertheilen. Der Werth der Präsenzmarken für den Verwaltungsrath wurde auch für 1889 mit je 20 fl. zu jeder Sitzung bestimmt; dem Verwaltungsrathe wurde ausserdem für 1889 ein Betrag von 10 000 fl. im Sinne der Statuten zur Verfügung gestellt. Hierauf gelangte der Antrag der Dresdener Bank zur Verhandlung. Der Verwaltungsrath stellte diesbezüglich folgende Anträge: Die Generalversammlung wolle beschliessen: 1. Der Dresdener Bank als Besitzerin von 2 030 Stück Prioritätsaktien Lit. A und 7 572 Prioritätsaktien Lit. B sei dieser Prioritäts-Aktienbesitz unter Aufgabe der demselben zustehenden Vorzugsrechte in Stammaktien umzuwandeln, und zwar in der Weise, dass für je zwei Prioritätsaktien Lit. A und B à 100 fl. je eine Stammaktie à 200 fl. ausgefolgt wird; es sei demnach das Anlagekapital in Prioritätsaktien Lit. A um 203 000 fl. und das Anlagekapital in Prioritätsaktien Lit. B um 757 200 fl. zu verringern, dagegen das Anlagekapital in Stammaktien durch Ausgabe von 4 801 Stück Stammaktien Lit. B, welche mit den beiden früheren Emissionen von Stammaktien Lit. A und B gleiche Rechte geniessen sollen, um 960 200 fl. zu erhöhen; 2. es sei die gleiche Berechtigung allen Besitzern von Prioritätsaktien Lit. A und B zu gewähren, welche bis zum 1. September d. J. Prioritätsaktien zum Umtausche bei den von der Direktion der Dux-Bodenbacher Bahn bekannt zu gebenden Stellen anmelden, und demnach das Anlagekapital in Prioritätsaktien um alle jene Beträge zu reduziren, bezüglich welcher bis zum 1. September der Umtausch angemeldet wurde, dagegen das Anlagekapital in Stammaktien um den gleichen Betrag zu erhöhen, und zwar dies durch Ausgabe von so viel Stammaktien Lit. B, als nöthig sein werden, um für je zwei zur Anmeldung gebrachte Prioritätsaktien à 100 fl. eine Stammaktie Lit. B à 200 fl. auszufolgen. 3. Es sei der Verwaltungsrath zu beauftragen und zu ermächtigen, dass er nach Schluss des Anmeldungstermins für die unter 1 und 2 beschlossenen Aenderungen im Bestande des Gesellschaftsfonds, sowie alle damit zusammenhängenden Aenderungen des Gesellschaftsstatuts die staatliche Genehmigung ansuche und nach deren Erwirkung den Aktienumtausch vollziehe. Dieser Antrag wurde angenommen.

Generalversammlung der Prag-Duxer Eisenbahn am 25. Mai d. J.

Die Versammlung beschloss, für die Prioritätsaktien eine Dividende von 4 fl. und im ganzen 133 240 fl. auszuzahlen, für die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, insbesondere der Lokomotiven und Tilgung verschiedener schwebender Schulden 150 000 fl. zu verwenden, dem Verwaltungsrathe als Tantieme 15 000 fl. zuzuweisen und den Rest von 54 569 fl. vorzutragen. Die Versammlung genehmigte sodann den Antrag des Verwaltungsrathes: Es sei von dem der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn zusammen von der Staatsverwaltung als Betriebsüberschuss für 1888 garantirten Pauschalbetrage von 207 603 fl. die auf die Prag-Duxer Bahn entfallende Quote von 92 923 fl. diesmal nicht in Anspruch zu nehmen und dieselbe sonach der Dux-Bodenbacher Bahn zur alleinigen Verwendung und Rückzahlung zu überlassen.

Geschäftsbericht für 1888 und Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 27. Mai d. J.

Der wichtigste Theil des verlesenen Geschäftsberichtes betrifft die Kohlenfrage (die diesfälligen Erklärungen des Verwaltungsrathes werden wir nachtragen). Mehrere hierauf bezüglichen Anträge von Aktionären wurden zurückgezogen und der Antrag des Verwaltungsrathes bezüglich der Verwendung des Reingewinnes einstimmig angenommen. Danach stellt sich die Superdividende für das Jahr 1888 auf 70,75 fl. und der am 1. Juli fällige Aktienkoupon wird (einschliesslich der laufenden 2½ pCt. Zinsen) mit 97 fl. eingelöst werden. Aus dem Jahresberichte ist noch zu erwähnen: Die Städtebahn Kojetein-Bielitz lieferte für die sieben Monate des Jahres 1888, während welcher sie im Betriebe stand, nur eine Transporteinnahme von 416 641 fl., d. i. 3 951 fl. für das Kilometer und Jahr. Für den Bau der Lokalbahnen wurden bis Ende 1888 rund 6,3 Millionen Gulden aus den verfügbaren Mitteln der Gesellschaft verwendet. Der Bau-Reservefonds des Hauptnetzes hatte Ende 1888 noch ein Baarguthaben von 3,08 Millionen Gulden, so dass die Verwaltung die Emission von Prioritäten noch nicht vorzunehmen brauchte. Die Generalversammlung ertheilte dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung, die Konzession für eine Lokalbahn von Göding nach Gaya zu erwerben; der Verwaltungsrath erklärt aber, dass der Bau nur dann unternommen werden soll, wenn seitens der Interessenten sowohl hinsichtlich der Erwerbung von Grund und Boden, als hinsichtlich der Frachtenbewegung gewisse, von der Verwaltung für nöthig erachtete Garantien geboten werden.

Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn am 28. Mai d. J.

In betreff der Verwendung des Reingewinnes beantragt der Verwaltungsrath: 1. Der am 1. Juli 1889 fällige Koupon der Stammaktien wird mit 50 kr. Oe. W. eingelöst und der Betrag von 72 455 fl. der ausserordentlichen Reserve des garantirten Netzes gutgebracht. 2. Der am 1. Juli 1889 fällige Koupon der Aktien Litt. B wird mit 10 fl. Oe. W. eingelöst, der Betrag von 13 204 fl. dem Reservefonds des Ergänzungsnetzes (Reservefonds II) zugewiesen und der Betrag von 143 799 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Diese Anträge wurden einstimmig angenommen.

Geschäftsbericht und Generalversammlung der Wiener Lokalbahnen am 28. Mai d. J.

Nach dem für 1888 erstatteten Berichte war das auf die Uebernahme der Lokalbahn Wien-Wiener-Neudorf durch die Gesellschaft folgende erste Betriebsjahr ein ungünstiges. Der Stillstand der Bauthätigkeit in Wien hatte eine Herabminderung der Ziegelverfrachtung auf der gesellschaftlichen Bahn von 18,608 Millionen im Jahre 1887 auf 12,396 Millionen Ziegel im abgelaufenen Jahre zur Folge, was einer Mindereinnahme von 10 775 fl. entspricht. Dagegen weist der Personenverkehr eine wesentliche Steigerung der Frequenz — 366 773 Passagiere gegen 231 514 im Jahre 1887 — und dementsprechend eine um 6 697 fl. erhöhte Einnahme gegenüber dem Vorjahre aus. Nach Entgegennahme des Revisionsberichtes wurde der Antrag auf Vorschreibung des Verlustsaldos angenommen.

Generalversammlung der Erzherzog Albrechtbahn am 29. Mai d. J.

Die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des Julikoupons und die Entlohnung des Verwaltungsrathes wurden angenommen. Es wurde sonach der Einlösungsbetrag für die Aktienkoupons für 1. Januar und 1. Juli 1889 zusammen auf 2 fl. Silber festgesetzt und daher der Verwaltungsrath mit Rücksicht auf die mit 1 fl. Silber vollzogene Einlösung des am 1. Januar 1889 fällig gewesenen Aktienkoupons ermächtigt, den am 1. Juli 1889 fällig werdenden Koupon mit 1 fl. Silber einzulösen. Ferner wurde dem Verwaltungsrathe als Relutum für den ihm nach den Statuten gebührenden Anspruch auf Präsenzmarken für das Jahr 1889 ein Betrag von 6 000 fl. bewilligt, über dessen Vertheilung unter die einzelnen Mitglieder der Verwaltungsrath selbst entscheidet.

Generalversammlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn am 29. Mai d. J.

In betreff der Einlösung des Julikoupons wurde der Antrag: den am 1. Juli 1889 fälligen Aktienkoupon mit 4 fl. Oe. W. einzulösen, ohne Diskussion einhellig angenommen.

Generalversammlung der Südbahn am 29. Mai d. J.

Gleich zu Beginn der Debatten wurde eine (des Raummangels wegen noch nachzutragende) Erklärung des Verwaltungsrathes über die Grundlosigkeit der vom Abgeordneten Dr. Steinwender in der letzten Reichsrathssession gestellten Interpellation bezüglich der Einhebung eines 15 pCt. Agios bei den Tarifen, dann wegen Einzahlung des Kaufschillingsrestes und wegen eines möglichst niedrigen Preises für die Erwerbung der Stadtbahn verlesen. Die bezüglichen Anträge des Verwaltungsrathes wurden ohne Debatte einstimmig genehmigt. Danach wird die Dividende mit 5 Frcs. bemessen und der Betrag von 564 094 fl. zu dem alten Vortrage von 1 457 867 fl. hinzugeschlagen. Ferner ist der Verwaltungsrath ermächtigt, für den Fall der Konzessionirung einer Lokalbahn von Cilli nach Wöllan mit den Konzessionären einen Betriebsvertrag abzuschliessen. Endlich erhielt der Verwaltungsrath die Ermächtigung, den Sechstelantheil an der Wiener Verbindungsbahn der Staatsverwaltung abzutreten und das betreffende Uebereinkommen abzuschliessen.

Generalversammlung der Oesterreichich-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft am 31. Mai d. J.

Der Bericht über den Stand des Orientbahnprojektes hebt die noch nicht beseitigten Schwierigkeiten und die Meinungsdifferenzen im Schoosse des Verwaltungsrathes hervor, welcher jedoch unausgesetzt mit dem Projekte der Erwerbung oder Betriebsübernahme der Orientbahnen beschäftigt ist und s. Z. deshalb eventuell eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen wird, weshalb die für den obigen Tag einberufene entfällt.

Hinsichtlich der Erträgnisse des abgelaufenen Jahres bemerkt der Bericht, die Vermehrung der Einnahmen um 2,29 Millionen Gulden rühre hauptsächlich aus dem internen Verkehre her, welcher durch die Ausbreitung der neuen Linien, Dank der allgemeinen Hebung der Industrie Oesterreich-Ungarns, einen erfreulichen Aufschwung genommen hat, trotzdem jene misslichen Verhältnisse, deren in den früheren Berichten Erwähnung geschah, noch immer fortbestehen. Der aus dem Titel des Agios entspringende Verlust ist nur um 31 527 fl. geringer ausgefallen, als im Jahre 1887, weil die Verwaltung, wie immer, den Bedarf an Devisen im voraus gedeckt hatte und deshalb aus dem im zweiten Theile des Jahres 1888 eingetretenen Rückgange des Agios keinen Vortheil ziehen konnte. Dieser Rückgang werde erst im Jahre 1889 seine Wirkung äussern. Die Verwaltung hat im Jahre 1888 dem Fahrbetriebsmittel-Erneuerungsfonds einen Betrag von 100 346 fl. entnommen, wovon auf das Oesterreichische Netz 38 932 fl., auf das Ungarische Netz 71 414 fl. entfallen; der Fonds schliesst nun mit einem Guthaben von 200 000 fl. Das Gewinn- und Verlustkonto weist nach Bestreitung der 2½ pCt. Aktienzinsen einen Restgewinn von 1 696 267 fl. aus. Der Verwaltungsrath beantragt, die Dividende im ganzen mit 18½ Frcs. zu bemessen, demnach den Julikoupon mit 6 Frcs. einzulösen. Für diese Restdividende sind 1 525 757 fl. erforderlich, so dass noch ein Ueberschuss von 170 510 fl. verbleibt. Der Verwaltungsrath schlägt vor, aus diesem Betrage 125 000 fl. zu entnehmen und eine neue und spezielle Reserve zu bilden, während der Rest von 45 510 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden soll. Diese Anträge wurden angenommen, zuvor aber mehrere von Aktionären gestellten Anfragen und Wünsche dahin beantwortet, dass die 10 pCt. Einkommensteuer für die Prioritäten des Ergänzungsnetzes nach einem früheren Beschlusse des Verwaltungsrathes nicht von deren Besitzern, sondern von den Aktionären selbst zu tragen ist; dass ferner gegen die, vom Vorsitzenden als Schande des 19. Jahrhunderts bezeichnete antisemitische Bewegung, welche angeblich unter einem Theile der Beamten herrschen soll, energisch unterdrückt werden wird. Endlich, dass dem Abbruche der Verhandlungen, betreffend die Orientbahnen, durchaus keine politischen Motive zu Grunde liegen und dass die Gesellschaft kein Uebereinkommen mit der Gagarin'schen Schifffahrtsgesellschaft geschlossen hat. Schliesslich stellt ein Aktionär nach Hervorhebung der Verdienste des Verwaltungsrathspräsidenten Herrn Joubert um die Gesellschaft folgenden einhellig (mit Ausnahme einer Stimme, wohl die des Präsidenten selbst) angenommenen Resolutionsantrag

„Die Generalversammlung spricht das Bedauern aus, dass die Verhandlungen, betreffend die Vereinbarung über die Orientbahnen, noch nicht zum Ziele geführt haben, zugleich aber auch den Wunsch, dass diese Verhandlungen zu einem praktischen Ende geführt werden, entweder in der bisher angestrebten Form oder, wenn möglich, mittelst einer Kombination,

welche die finanziellen Lasten der Staatsbahngesellschaft erleichtern, ihr aber die Totalität oder doch einen Theil der bisher angestrebten Vortheile sichern soll."

Herr Joubert dankt dem Vorredner für die Worte der Anerkennung, bemerkt aber, dieselben für seine Person nicht allein in Anspruch nehmen zu können, sondern als an den Verwaltungsrath in toto gerichtet anzusehen. Er habe nur die ihm als geeignet erschienenen Anträge seinen Kollegen im Verwaltungsrath vorgelegt, und es falle daher dem letzteren das Hauptverdienst in dieser Sache zu. Herr Joubert gedenkt noch der eifrigen Mitwirkung der mit den technischen und kommerziellen Studien des Ottomanischen Eisenbahnnetzes betrauten gesellschaftlichen Organe. Zum Schlusse versichert Herr Joubert, dass er nach wie vor die Interessen der Monarchie sowie jene der Gesellschaft wahren werde.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Politik ist wieder in den Vordergrund getreten; die blutigen Strassenscenen in Belgrad, die Verhaftung des Oesterreich freundlichen Garaschanin und die Zurückberufung des Metropoliten Michael deuten auf panslavistische Umtriebe. Dazu kam die Fortdauer der Strikes in den Böhmischen Kohlenrevieren, Grund genug um die Börse zu verstimmen. Schwach stiegen Carl Ludwigbahn (206,25) und Staatsbahn (242), matt war die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2610), Nordwestbahn (190,75), Elbethalbahn (213,25) und Südbahn (112,25). Die Offerte von 3 Banken auf die im Regierungsbesitze befindlichen 7 500 Stück Aktien der Buschtêhrader Bahn Lit. B. erreichte nicht den verlangten Minimalkours von 346 und blieb daher erfolglos.

Aus Württemberg.

Parlamentarisches.

(Schluss aus Nr. 43.)

Bezüglich des Personenverkehrs weist der Staatsminister darauf hin, dass die Maassnahmen, welche die Eisenbahnverwaltung ins Auge gefasst habe für die bessere Entwickelung und Gestaltung des Personenverkehrs sich im allgemeinen als wirksam erwiesen haben, er führt in erster Linie an die seit mehreren Jahren stetig fortgeschrittene Vermehrung der Züge zur Personenbeförderung in Verbindung mit einem den Verkehrsbedürfnissen möglichst entgegenkommenden Fahrplan, ferner die Vervollkommnung der Einrichtung der zusammenstellbaren Rundreisehefte und den Aufschwung, welchen die Benutzung der Arbeiter-Wochenbillets genommen habe. Diese Arbeiter-Wochenbillets seien allerdings so billig, dass von einem eigentlichen Gewinn der Verwaltung dabei nicht die Rede sein könne, aber es werden doch die Betriebskosten durch die Einnahmen gedeckt und sie seien eine so wohlthätige Einrichtung, dass man sich mit diesem Resultat zufrieden geben könne.

Was die Kilometer-Abonnementsbillets betreffe, so haben sich die Bedenken, welche gegen diese Einrichtung seitens der Eisenbahnverwaltungen von anfang an bestanden und die namentlich auch darin ihren Grund haben, dass eine gehörige Kontrole dabei sehr erschwert sei, nicht gehoben, die Einrichtung habe keine Fortschritte gemacht.

Was die Einführung eines Zonentarifes anbelange, so glaube er nicht, dass der Zeitpunkt gekommen sei, wo man das Wagniss einer derartigen Einrichtung übernehmen könnte. Es werde der Zukunft zu überlassen sein, wie diese Vorschläge sich in der Wissenschaft und in den öffentlichen Erörterungen weiter gestalten werden. Es sei dann auch noch davon die Rede, dass alle besonderen Vergünstigungen, Retourbillets und dergleichen abgeschafft und ermässigte Grundtaxen für den Personenverkehr eingeführt werden könnten. Alle diese Vorschläge seien von den Eisenbahnverwaltungen sorgfältig in das Auge gefasst worden, die Verwaltungen haben den ernsten Willen bei der Gestaltung der Personentarife, sowie bei allen Verbesserungen, die hier angezeigt seien, gemeinsam vorzugehen; er könne mittheilen, dass demnächst in Berlin eine Konferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen zusammentreten werde, welche sich mit der Reformbedürftigkeit der Personentarife und mit den Maassnahmen, welche in dieser Beziehung etwa zu ergreifen wären, beschäftigen soll, auch die Württembergische Verwaltung sei dabei vertreten. Er glaube, dass eine Ermässigung des Personentarifs auf gewissen sicheren Grundlagen wohl bewerkstelligt werden könne ohne eine zu namhafte Einbusse an den Einnahmen.

Uebergehend zum Ausgabeetat hebt der Staatsminister insbesondere hervor, dass bei den Gehaltsaufbesserungen nur solche Beamtenkategorien berücksichtigt seien, für welche die Aufstellung einer Vergleichung mit anderen Kategorien eine Besserstellung als Bedürfniss erwiesen habe. Angesichts der vorgeschlagenen allgemeinen Gehaltsaufbesserungen sei innerhalb des Spezialetats bei den einzelnen Verwaltungszweigen nur insoweit Raum für Aufbesserungen gewesen, als es sich um Ausgleichungen auf der Grundlage der gegenwärtigen Besoldungssätze und des jetzigen Besoldungssystemes gehandelt habe. Im weiteren weist der Staatsminister auf die Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen zu gunsten des untergeordneten Personals, bei den sachlichen Ausgaben auf den namhaften Mehraufwand für die Unterhaltung der Bahnanlagen, Kosten des Bahntransports, der Erneuerung der Lokomotiven und Wagen, Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen hin.

Die Gesammtausgabe beziffert sich für 1889/90 auf 17 404 200 *M.*, gegen 1888/89 mehr 1 638 218 *M.*; sodann für 1890/91 auf 17 433 000 *M.* gegen 1888/89 mehr 1 677 018 *M.* Gegen das wirkliche Ergebniss in 1887/88 weist der Voranschlag für 1889/90 einen Mehraufwand von 1 182 178 *M.* auf, gegen das wirkliche Ergebniss in 1888/89 mehr 711 068 *M.*

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben ist für das erste Etatsjahr berechnet zu 14 953 400 Mark, mehr gegen den Voranschlag für 1888/89 1 540 210 *M.*, aber gegen das wirkliche Ergebniss in 1887/88 weniger 444 918 Mark und gegen das wirkliche Ergebniss in 1889/90 weniger 1 453 391 *M.*, für das zweite Jahr 15 180 400 *M.* gegen den Voranschlag für 1888/89 mehr 1 767 210 *M.*

Ueber das Verhältniss des Einnahmeüberschusses zu dem Zinsenbedarf für die Eisenbahnschuld macht der Staatsminister folgende Mittheilungen:

Das thatsächliche Defizit der Eisenbahnen, d. h. diejenige Summe, um welche der Eisenbahnertrag hinter dem Zinsenbedarf für die Eisenbahnschuld zurückbleibt, der also aus sonstigen Staatsmitteln gedeckt werden muss, hat betragen:

im Jahre		im Jahre	
1879/80 . .	2 084 697 *M.*	1884/85 . .	1 873 774 *M.*
1880/81 . .	4 609 855 „	1885/86 . .	1 251 172 „
1881/82 . .	2 311 502 „	1886/87 . .	859 601 „
1882/83 . .	2 699 964 „	1887/88 . .	13 104 „
1883/84 . .	1 745 849 „		

in diesen Jahren zusammen 17 449 521 *M.*, welche die Steuerpflichtigen zur Verzinsung der Eisenbahnschuld beizutragen hatten. Im Jahre 1888/89 ist ein Defizit überhaupt nicht mehr vorhanden; im Gegentheil, nun übersteigt der Ertrag den Zinsenbedarf um 790 855 *M.*

Der Staatsminister schliesst seine von der Kammer sehr beifällig aufgenommenen Ausführungen mit folgenden Worten:

„Wenn der Aufschwung des Verkehrs, wie wir uns desselben jetzt zu erfreuen haben, anhält, so glaube ich, können wir mit gutem Muth und dem Gefühl einiger Sicherheit an die Erfüllung der beiden Hauptaufgaben herantreten, die jetzt unserer Eisenbahnverwaltung gestellt sind: einmal an die Erfüllung der Aufgabe, der Landwirthschaft und der Industrie in Württemberg endlich eine Gleichstellung der Tarife im Güterverkehr mit den übrigen Deutschen Bahnen zu gewähren, und ferner im Sekundärbahnbau etwas energischer vorzugehen — für die Herstellung von Bahnen untergeordneter Bedeutung dasjenige zu leisten, was zu thun die jeweilige Finanzlage uns gestattet. Ich hoffe, bei der Aufstellung dieser beiden Ziele der Eisenbahnverwaltung auch Ihre Zustimmung zu finden."

Auf die Bemerkung des Berichterstatters, es möge bei Reformirung des Tarifwesens in erster Linie auf Herabsetzung der die Landwirthschaft und Industrie beschwerenden Gütertarife gesehen werden, erwidert der Staatsminister:

„Ich bin mit dem Herrn Berichterstatter darin einverstanden, dass wichtiger und dringlicher für die inländischen Verkehrsinteressenten als die Reform im Personentarifwesen diejenigen Maassnahmen sind, welche auf eine Herabsetzung der Gütertarife in Württemberg abzielen. Ich bin um so mehr einverstanden, als ich vollkommen anerkenne, dass es eine wahre Lebensfrage für unsere Industrie und unsere Landwirthschaft ist, dass die Tarife im Güterverkehr in Württemberg nicht länger beinahe durchgängig höher sind als bei allen übrigen Deutschen Bahnen. Es ist das eine notorische Thatsache, und ich kann nur anerkennen, dass dies bisher in Württemberg mit grosser Geduld getragen worden ist, und ich glaube, dass, wenn jetzt die Finanzlage eine bessere geworden ist, die Zeit gekommen ist, wo man auf die Befriedigung dieser Wünsche das ernste Absehen zu richten hat. Uebrigens ist schon im vorigen Jahr ein sehr erheblicher Schritt in dieser Richtung geschehen. Es erfolgte bekanntlich mit Wirkung vom 1. Juli 1888 an die Einführung des Einpfennigtarifs für den Kohlenverkehr. Der mit dieser Taxermässigung verbundene Einnahmeausfall wurde von der Generaldirektion der Eisenbahnen auf 370 000 *M.* jährlich veranschlagt. Die gemachten Erfahrungen aber haben folgendes Ergebniss: Der Ruhr- und Saarkohlenverkehr hat in den sechs Monaten Juli—Dezember 1888 gegenüber den gleichen Monaten des Jahres 1887 eine Zunahme der beförderten Mengen von 48 000 t gleich 14,9 pCt., einen Einnahmeausfall aber von nur rund 80 000 *M.*, das heisst 7,7 pCt. ergeben. Danach darf mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden, dass der Frachtausfall bis zum

Juli dieses Jahres nur etwa auf $^2/_5$ bis $^1/_3$ des ursprünglich berechneten Betrags sich belaufen wird, und es kann die Steigerung des Kohlenverkehrs die Tarifermässigung im Laufe des Jahres nahezu ausgleichen. Aber die Ermässigung der Kohlentarife hat noch eine andere Ermässigung nach sich gezogen. Mit dem 1. Dezember 1888 hat im Interesse der inländischen Produzenten eine Frachtermässigung stattgefunden für Holz, Torf usw. Der Einnahmeausfall ist auf 50—60 000 *M.* berechnet worden; ob hier die Frachtherabsetzung den Massenverkehr steigern wird, wie bei dem Kohlenverkehr, ist zweifelhaft, und man musste sich darauf einrichten, dass hier die Eisenbahnverwaltung den Ausfall ohne Ausgleich zu leiden haben könnte. Dann ist auf den 1. April d. J. noch eine Ermässigung der Frachten für Thiertransporte mit einem auf 30 000 *M.* berechneten Einnahmeausfall eingetreten. Jetzt liegen dem Ministerium Anträge vor, und zwar sowohl seitens des Handelsstandes, als seitens der Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf eine durchgreifende Ermässigung der Grundtaxen, der Streckentaxen und der Expeditionsgebühren beim Güterverkehr in Anpassung an die Sätze, welche bei den übrigen Deutschen Bahnverwaltungen bestehen. Es ist ja, wie bereits bemerkt, eine notorische Thatsache, dass beinahe durch alle Klassen des Güterverkehrs ein Missverhältniss zu Ungunsten Württembergs stattfindet. Jetzt, wo die Finanzlage, wo die Eisenbahneinnahmen sich günstiger gestaltet haben, glaube ich, dass wir an eine durchgreifende Ermässigung der Streckentaxen und der Expeditionsgebühren im Güterverkehr zu gehen haben. Wenn wir das thun, wenn wir eine Gleichstellung herbeiführen mit den Sätzen, wie sie in Preussen und in Baden bestehen, dann werden natürlich nicht unerhebliche Ausfälle an den Einnahmen eintreten. Diese Ausfälle sind im voraus geschätzt worden; die Generaldirektion hat sie auf rund 530 000 *M.* berechnet einschliesslich des Ausfalls durch die vorhin erwähnte Frachtermässigung für Holz- und Torfsendungen. Es ist nun möglich und die Hoffnung nicht aufgegeben, dass auch hier ein gewisser Ausgleich stattfinden wird. Aber es ist sehr zweifelhaft, ob er in dem gleichen Maasse und mit der gleichen Raschheit sich vollziehen wird wie beim Kohlenverkehr. Es wäre möglich, dass nicht blos längere Zeit darüber hingehen wird, sondern auch, dass es sich nicht um einen vollen Ausgleich, sondern nur um eine Verminderung des Ausfalls handeln könnte. Eine Entscheidung habe ich über diese für unsere Landwirthschaft und unsere Industrie, für ihren Bestand und für ihre Weiterentwickelung hochwichtige Frage noch nicht getroffen. Es ist beabsichtigt, zuvörderst noch den Beirath der Verkehrsanstalten über diese Frage zu vernehmen. Da aber der Beirath der Verkehrsanstalten ein Organ der Verkehrsinteressenten ist, so ist es ausserordentlich unwahrscheinlich, dass dieses Organ gegen die Maassnahme sich aussprechen wird. Und deswegen hat man sich bei der Eisenbahnverwaltung darauf gefasst gemacht, dass im Laufe dieses Jahres noch eine allgemeine Ermässigung der Tarife beim Güterverkehr mit Anpassung unserer Tarife an die der übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen stattfinden wird. Man hat das bei der Schätzung der Einnahmen aus dem Güterverkehr bereits in Rechnung genommen. Aber ich möchte gerade deswegen bemerken, dass ich einer Hinaufsetzung der Einnahmen aus dem Güterverkehr, die angesichts der ganz besonders günstigen Ergebnisse des Jahres 1888—89 vielleicht angezeigt wäre, mit Rücksicht auf die beabsichtigte Tarifermässigung dringend widerrathen würde und dass ich der Finanzkommission dankbar bin, dass sie, was ihr so nahe gelegen wäre, diese Hinaufsetzung nicht befürwortet hat."

Bei der Einzelberathung des Etats wurde eine Reihe von Petitionen von niederen Bediensteten um Besserstellung vorgetragen, welche der Regierung zur Erwägung überwiesen wurden.

Der Berichterstatter bringt die Einrichtung von Lehrwerkstätten zur Sprache.

Wir behalten uns vor, über diesen Gegenstand besonders zu berichten.

Ueber die Einrichtung eines bahnärztlichen Dienstes und einer Alters-, Invaliden-, und Hinterbliebenenversorgung für die Arbeiter der Verkehrsanstalten verbreitet sich der Berichterstatter und der Staatsminister in eingehender Weise. Wir haben über diese beiden Einrichtungen anlässlich der Besprechung der Etatsvorlage berichtet.

Der Eisenbahnetat wird in allen seinen Theilen unverändert angenommen.

Aus der Berathung über den Etat der Bodensee-Dampfschifffahrt, welcher ebenfalls unverändert genehmigt wird, ist die Neuerrichtung einer Stelle für einen seemännisch gebildeten Beamten bei der Dampfschifffahrtsverwaltung hervorzuheben.

Auf die von einem Abgeordneten vorgebrachten Wünsche betreffend Ermässigung der Fahrtaxen auf dem Bodensee, theilt der Staatsminister mit, dass diese Frage zur Zeit Gegenstand der Erörterungen zwischen den betheiligten 5 Bodensee-Dampfschiffsfahrtverwaltungen sei.

Aus Russland.

Einstellung der gerichtlichen Untersuchung wegen des Eisenbahnunfalles bei Borki.

In einem am 27. Mai d. J. veröffentlichten Kaiserlichen Handschreiben an den Präsidenten des Ministerausschusses heisst es: Der Kaiser fühle sich durch die an ihm und seiner Familie am 29. Oktober (17. Oktober a. St.) 1888 anlässlich des Eisenbahnunfalls bei Borki offenbarte Gnade Gottes bewogen, den an der Katastrophe schuldigen Beamten gegenüber ebenfalls gnädig zu sein; er ordne deshalb an, die gerichtliche Untersuchung gegen die Schuldigen einzustellen und dieselben nur disziplinarisch zu bestrafen. Der durch die Untersuchung festgestellte unbefriedigende Zustand der Kursk-Charkow-Asow Eisenbahn müsse aber für alle übrigen Eisenbahnen als warnendes Beispiel dienen.

Kündigung von Eisenbahnprioritäten.

Die Kündigung folgender 5 pCt. Eisenbahnobligationen ist zur Veröffentlichung gelangt: der Jelez-Orel-Eisenbahn von 1868 zum 1. September, der Jelez-Grjäsi Eisenbahn von 1867 zum 1. Dezember, der Koslow-Woronesh-Eisenbahn von 1867 zum 1. Dezember, der Kursk-Charkow- und der Charkow-Asow-Eisenbahn von 1868 zum 1. September d. J. Die entsprechende 4 pCt. Konvertirungsanleihe soll demnächst aufgelegt werden in Petersburg bei der Petersburger Diskontobank, der Petersburger Internationalen Bank und der Moskauer Kommerzbank, ausserdem bei Bankfirmen in Berlin, Amsterdam, Frankfurt a/M. und London.

Finanzielles.

Sehr bedeutende Posten von Aktien verschiedener Russischen Eisenbahngesellschaften sind neuerdings in die Hände der Holländischen und Belgischen Kapitalisten übergegangen. Letztere haben namentlich Aktien der Warschau-Wiener Eisenbahn, der Südwestbahnen, der Weichsel-Eisenbahn und der Fastowschen Eisenbahn gekauft. Die neu untergebrachten Weichsel-Eisenbahnaktien stammen grösstentheils aus den Beständen der Russischen Bank für auswärtigen Handel, welche ihren Besitz an diesen Aktien nahezu ausverkauft hat, und zwar in der Weise, dass sie dieselben an eine Bankgruppe begab, welche dann den Weiterverkauf besorgte. Die Aktien der Fastowschen Eisenbahn, welche über 100 R. Kredit lauten und sich auf eine 5 pCt. Staatsgewähr stützen, sind vor einiger Zeit zum Kourse von 73¾ pCt. an der Amsterdamer Börse eingeführt worden. Nach den bei diesem Anlasse gemachten Mittheilungen ermöglicht der 1888 er Abschluss die Vertheilung einer Superdividende von 1½ R., so dass die Gesammtdividende sich auf 6½ pCt. stellen würde. Bei Weiterbegebung der Weichsel-Eisenbahnaktien hat man in Aussicht gestellt, dass im laufenden Jahre auch die Weichsel-Eisenbahn in die Reihe derjenigen Russischen Eisenbahnunternehmungen, welche ihren Aktionären Superdividenden zahlen, eintreten dürfte.

Maassnahmen zur Hebung des Güterverkehrs.

Eine Anzahl Russischer Eisenbahnunternehmungen, an der Spitze die Südwestbahn-Gesellschaft, haben seit einigen Jahren, hauptsächlich um die Leitung des Verkehrs mehr zu beherrschen, ihren Betrieb auf die Bevorschussung von Getreide, Anstellung von Getreideagenten und ähnliche Geschäfte ausgedehnt. Aus Kreisen der Russischen Kaufleute ist dagegen mehrfach Einspruch erhoben, indem man geltend machte, es liege im Wesen der Eisenbahnkonzessionen, dass die Eisenbahngesellschaften ihre Thätigkeit auf die Beförderung von Gütern und Personen zu beschränken hätten und nicht auf das kaufmännische Geschäftsgebiet übergreifen dürften. Bisher haben diese Einsprüche nicht vermocht, die Regierung zu einer veränderten Stellungnahme zu veranlassen.

Griasi-Zarizyn-Eisenbahn.

Einen recht günstigen Abschluss, der freilich noch der Bestätigung des Finanzministers bedarf, hat die Verwaltung der Griasi-Zarizyn-Eisenbahngesellschaft aufgestellt. Sie beantragt daher die Vertheilung einer Dividende von 11 R. 10 K. für die Aktie (über 125 R. Met. lautend) gegen 9 R. 4¾ K. im Jahre 1887 und 7 R. 21 K. im Jahre 1886. Die zweite Abtheilung des Unternehmens hat zum ersten Male über die gewährleisteten Beträge hinaus einen erheblichen Gewinn erzielt. Der Staat ist an der Gesellschaft nicht nur als Aktionär stark betheiligt, sondern er bezieht auch als Abzahlung auf die von ihm in früheren Jahren geleisteten Zuschüsse von der zweiten Abtheilung 290 000 R. und von der ersten Abtheilung 202 000 R.

Grosse Russische Eisenbahn.

Von dem Verwaltungsrath der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft ist die Auszahlung der 1888er Superdividende bereits veröffentlicht worden. Es kommen 1 R. 1 Kop. auf den Julikoupon und 42 Kop. auf den nächsten Januarkoupon zur Vertheilung, so dass die Superdividende im ganzen 1 R. 43 Kop. beträgt. Jener Betrag von 1 R. 1 Kop. entspricht den 12 pCt. des Nicolaibahnüberschusses, welche in dem Ausgleich den Aktionären regierungsseitig gewährleistet sind. Es hat nämlich, wie wir der „Magd. Ztg." entnehmen, die Nicolaibahn nach Abzug der Pachtsumme von 7 200 000 R. und nach Rücklage von 338 072 R. (1½ pCt. der Einnahme) für die Erneuerung der Brücken einen Reingewinn von 5 647 797 R. erzielt, wovon ¾ mit 4 235 848 R. der Regierung und ¼ mit 1 411 949 R. der Gesellschaft zufliessen. Mit Einschluss der Pacht erhält die Regierung von der Nicolaibahn nicht weniger als 11 435 848 R. Von den der Gesellschaft zufallenden 1 411 949 R. kommen zunächst 401 073 R. für den Dienst der jüngsten Anleihe in Abzug, sodann 718 304 R. zur Verrechnung von 1 R. 1 Kop. auf den Julikoupon. Diese 718 304 R. beziffern sich auf 12 pCt. desjenigen Ueberschusses, welcher sich ergibt, nachdem von dem Rohüberschusse lediglich die Pacht in Abzug gebracht worden ist (12 pCt. von 13 185 869 R. — 7 200 000 R. = 718 304 R.). Da diese 12 pCt. den Aktionären regierungsseitig gewährleistet sind, unterliegen sie der Kouponsteuer nicht mit 3 pCt., sondern mit 5 pCt. Es sind deshalb dafür 35 915 R. in Abzug zu bringen, so dass 682 389 R. verbleiben, wovon 90 pCt. also 614 150 R. oder mit den im Vorjahr unvertheilt gebliebenen 1 135 R. im ganzen 615 284 R. für die Aktionäre als Dividende verfügbar sind. Nachdem davon auf den Julikoupon 1 R. 1 Kop. für jede Aktie verwendet sein werden, ergibt sich ein auf den Januarkoupon auszuschüttender Rest von 292 572 R. oder nach Abzug von 3 pCt. Kouponsteuer mit 8 777 R. von 283 795 R.

In dem Geschäftsberichte sind die Mittheilungen über die regierungsseitig angeordnete Abänderung des Abschlusses von besonderem Interesse. Die bezügliche Verfügung (vom 17./29. April d. J.) des Eisenbahnministers weist den Verwaltungsrath an, „bis zur Erledigung der Fragen über die Zurechnung des Werths der alten Schienen und der Restsumme des Versicherungkapitals der Moskau-Nischnylinie zu den Einnahmen der Warschauer und der Nischnylinie weder den Werth des Vorraths von alten Schienen, welche in den Jahren vor 1888 auf der Bahn ausgewechselt sind, noch den Rest jenes Versicherungskapitals zu den Einnahmen des gewährleisteten Netzes hinzuzurechnen." Der Verwaltungsrath seinerseits fügt hinzu, er sei der Anordnung des Ministers nachgekommen. Das betreffende Versicherungskapital wäre auch ohne diese Anordnung den Einnahmen nicht zugeschrieben, die 1 083 419 R. des Schienenkontos aber seien bis zur Entscheidung der schwebenden Frage aus den Einnahmen des gewährleisteten Netzes ausgesondert worden.

An anderer Stelle erwähnt der Bericht, die ausserordentlichen Einnahmen seien im Vergleich zum Vorjahr gestiegen bei der Warschauer Linie um 1 426 981 R., bei der Nischnylinie um 284 565 R. und bei der Nicolaibahn um 703 956 R. Diese bedeutende Vergrösserung erkläre sich daraus, dass man den Werth der ausgewechselten alten Schienen, welche bisher nicht angerechnet zu werden pflegten, mit in Rechnung gestellt habe. Es sei dagegen vom Minister Einspruch erhoben. Da nun der Verwaltungsrath erklärt, er habe die 1 083 419 R. für alte Schienen aus den Einnahmen des gewährleisteten Netzes ausgesondert, so scheint sich dieser Posten lediglich auf die in den Jahren von 1888 ausgewechselten alten Schienen zu beziehen, während die im Jahre 1888 ausgehobenen Schienen unter den laufenden Einnahmen mit verrechnet worden sind. Im übrigen macht es sicherlich einen befremdlichen Eindruck, dass man in den vorhergehenden Jahren alte Schienen im Werthe von nicht weniger als 1 083 419 R. ganz unverrechnet gelassen hatte.

Kursk-Charkow-Asow-Eisenbahn.

Das Verkehrsministerium ist bezüglich des Ankaufs der Kursk-Charkow-Asow-Eisenbahn mit dem Finanzministerium und der Reichskontrole in Beziehung getreten. Das Ankaufsrecht beginnt am 23. Dezember d. J. Die Ankaufsumme darf nicht geringer sein als der Gewinn des letzten Jahres, welches zum Vergleich herangezogen worden ist und auch nicht kleiner als die von der Regierung alljährlich gewährleistete Einnahme. Die Regierung will nun der Dividendenzahlung der Bahn zuvorkommen. Es heisst nämlich in den Gründen für den Auskauf: Man kann wohl mit Sicherheit erwarten, dass die Kursk - Charkow - Asow - Eisenbahn in naher Zukunft bereits eine Dividende auf die Aktien erarbeiten wird. Dadurch würde sich die Auskaufsumme steigern. Unabhängig hiervon ist es für die Regierung auch noch deshalb nachtheilig, wenn die Kursk-Charkow-Asow-Eisenbahn, wenn sie mit einer Dividende arbeitet, in den Händen der Gesellschaft verbleibt, weil in diesem Falle blos die eine Hälfte der Dividende zur Tilgung der durch die Gewährleistung gesicherten Schulden verwandt wird, während nach dem Auskauf die ganze Dividende natürlich der Regierung zufällt. Man beabsichtigt den Ankauf durch Umtausch der Aktien gegen verschiedenwerthige Obligationen zu bewerkstelligen; für die endgültige Abrechnung mit den Aktionären soll eine Frist von einem Jahre angesetzt werden.

Moskau-Brest-Eisenbahn.

Die ordentliche Generalversammlung der Bahngesellschaft ist auf den 7./19. d. Mts. berufen. Auf der Tagesordnung stehen u. a. folgende Anträge: Uebertragung von 25 291 R. aus dem Reservekapital in den Reingewinn; das zu Gunsten der Gesellschaft von der Regierung erhaltene, unverzinsliche Darlehen von 23 603 R. zum Zwecke von Wageneinrichtungen zu verwenden und die vom Ministerium der Verkehrsanstalten erforderte Legung eines zweiten Gleises zwischen Wjasma und Smolensk.

Riga - Dünaburger Eisenbahn.

In den Jahren 1874, 1877 und 1879 war die Gesellschaft bereits in der Lage gewesen, Superdividenden, und zwar 1,60, bezw. 1,78 und 0,80 R., zu vertheilen; von 1880 bis Ende 1887 hatte aber die Regierungsgewähr in Anspruch genommen werden müssen. Erst im letzten Jahre ist wieder ein den gewährleisteten Betrag übersteigender Reingewinn erzielt worden. Als jedoch der Verwaltungsrath die Vertheilung einer Superdividende von 19 Kopeken beschloss, erhob der Minister dagegen Einspruch. Nach den jüngsten Nachrichten hat er denselben aber nachträglich zurückgezogen und die Auszahlung der 19 Kopeken (wovon noch 3 pCt. Steuer in Abzug kommen) findet denn auch bereits statt.

Südwestbahnen.

Nach einer Mittheilung der „Côte libre" hat die Regierung die Südwestbahn-Gesellschaft aufgefordert, die Eisenbahnlinie Schmerinska-Nowosielitza ohne Verzug in Angriff zu nehmen. Um die Gesellschaft für einen durch die Strecke etwa entstehenden Ausfall in den Einnahmen zu entschädigen, soll der Finanzminister auf 10 Jahre eine ansehnliche Jahresbeihilfe bewilligt haben. Die Südwestbahn-Gesellschaft wird für den Bau der neuen Strecke angeblich eine 4 pCt. Anleihe im Betrage von 25 Millionen Rubel Metall ausschreiben.

Reichsgerichts - Erkenntnisse.

Rechte der Eisenbahngesellschaft bezüglich eines für ein industrielles Unternehmen gelegten Anschlussgleises.

Thatbestand:

Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft hat nach vorangegangener desfälliger Vertragsschliessung mit Heinrich H. in den Jahren 1864 und 1867 ein Anschlussgleise zur Verbindung der H.'schen Kokerei mit dem Bahnhofe Langendreer angelegt, welches über 2 Grundstücke des H. und das Grundstück der Eisenbahngesellschaft lief. Die Kokerei mit den Rechten und Pflichten aus diesem Vertragsverhältniss ist demnächst von Heinrich H. auf die Gebrüder H. und von diesen auf die Aktiengesellschaft Alemannia übergegangen, welch' letztere 1879 in Konkurs verfiel. In diesem Konkurse machte die Eisenbahngesellschaft für eine Forderung aus dem gedachten Vertragsverhältniss von 12 224,63 ℳ ein kaufmännisches Retentionsrecht an dem Anschlussgleise geltend. Sie drang damit durch, indem ihr durch Urtheil des Oberlandesgerichts zu Hamm vom 30. September 1881 (die Revision wurde durch Urtheil des Reichsgerichts V. Senat vom 25. März 1882 zurückgewiesen) gegen die Konkursmasse das Recht auf vorzugsweise Befriedigung aus dem Erlöse des Anschlussgleises zugesprochen ward. Letzteres wurde in dem Urtheil aufgefasst als ein in das Eigenthum des Heinrich H., schliesslich der Konkursmasse der Aktiengesellschaft Alemannia übergegangene bewegliche Sache, die nicht Pertinenz des Grund und Bodens geworden sei. Um dem Urtheile zu genügen, hat der Konkursverwalter am 22. April 1886 dem Preussischen Eisenbahnfiskus, welcher durch die inzwischen erfolgte Verstaatlichung der Bahn an Stelle der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft getreten war, das Eigenthum bezw. alle Rechte der Konkursmasse an dem Anschlussgleise abgetreten. Auf Grund dieser Vorgänge beansprucht nunmehr der klagende Eisenbahnfiskus von der beklagten Firma als jetzigen Besitzerin der beiden obengedachten ehemals H.'schen Grundstücke die Herausgabe oder Duldung der Wegnahme der auf diesen Grundstücken ruhenden Gleistheile.

Die fraglichen Grundstücke sind nämlich gegen die Konkursmasse der Aktiengesellschaft Alemannia subhastirt, und in der Subhastation das eine durch Zuschlagsurtheil vom 21. Dezember 1880 dem Bankhause O., das andere durch Zuschlagsurtheil vom 29. März 1881 dem W. v. B. zugeschlagen worden; von diesen hat sie demnächst die beklagte Firma erworben. Wie der Berufungsrichter aus den Subhasta-

tionsakten feststellt, sind gegen das erstgedachte Grundstück keine Eigenthums- oder andere Realrechte angemeldet, und ist nirgends von dem Anschlussgleise gesprochen worden; ebensowenig findet sich in der Subhastation des andern Grundstücks das Anschlussgleise erwähnt, sei es unter den der Konkursmasse vorbehaltenen Rechten oder unter den Sachen, deren Zugehörigkeit zum Grundstück der Konkursverwalter bestritt. Die Beklagte nimmt nun selber das Eigenthum an dem Gleise in Anspruch, indem sie dasselbe als Pertinenz oder Substanztheil der subhastirten Grundstücke auffasst und hat um Abweisung der Klage gebeten.

Die Klage ist in beiden Instanzen abgewiesen worden, indem angenommen ist, dass mit den Grundstücken auch das Eigenthum an dem Anschlussgleise den Erstehern in der Subhastation zugeschlagen sei und daher jetzt der Beklagten zustehe.

Der Kläger hat Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe:

Der Berufungsrichter führt aus: Der Kläger könne sich auf das Urtheil in Sachen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft wider Konkursmasse Alemannia und auf die Verhandlungen zwischen ersterer und dem Heinrich H. über die Anlegung usw. des Gleises nicht berufen, weil die Beklagte nicht Rechtsnachfolgerin einer der dabei betheiligten Personen sei. Es komme lediglich auf den Rechtszustand zur Zeit der Versteigerung in der Subhastation an. Damals seien aber die Gleistheile Pertinenz der Kokereianlagen gewesen, denn die Anlegung des Gleises habe ersichtlich nur zum Zweck besseren Betriebes der Kokerei erfolgen können; es liege also der Thatbestand des § 44 Theil I Titel 2 Allgemeinen Landrechts vor. Dies hätten auch die Ersteher in der Subhastation annehmen müssen, zumal da die Eisenbahngesellschaft keine Rechte an dem Gleise angemeldet und die Konkursmasse (Subhastation) nicht die Ausschliessung des Gleises von der Subhastation beantragt habe. Dass ein Theil des Gleises auf dem Grundstück der Eisenbahngesellschaft selbst liege, könne daran nichts ändern. Folglich seien mit dem Kokereiareal auch dessen Pertinenzen auf die Ersteher übergegangen und habe der Konkursverwalter daran keine Rechte mehr zu vergeben gehabt. Dasselbe Resultat entstehe aber auch, wenn die Gleistheile nicht als Pertinenz aufzufassen sein möchten, denn dann wäre das durch den Unterbau mechanisch mit dem Grund und Boden verbundene Gleis als Substanztheil desselben anzusehen und würde ebenfalls mit in das Eigenthum der Ersteher übergegangen sein.

Der Kläger rügt, dass der Berufungsrichter unter Verletzung der gesetzlichen Vorschriften in § 4 Theil I Titel 2 Allgemeinen Landrechts die Gleistheile als Pertinenz, event. als Substanztheil der Kokereianlagen, also der Grundstücke auffasse. In betreff der Pertinenzeigenschaft vermisst der Kläger die Feststellung irgend einer Handlung oder Bestimmung, durch welche eine Zuschlagung des Gleises zu den Grundstücken im Sinne des cit. § 44 erfolgt sein möchte, indem er unter Hinweis auf den Inhalt der zwischen der Eisenbahngesellschaft und Heinrich H. gepflogenen Verhandlungen wie des im Prozess zwischen der Eisenbahngesellschaft und der Konkursmasse Alemannia ergangenen Urtheils auszuführen sucht, dass das Gleise den Grundstücken gegenüber eine selbständige Sache von anfang an gewesen und demnächst geblieben sei. Es ist dem Kläger zuzugeben, dass der Inhalt der von ihm in bezug genommenen Verhandlungen und des Urtheils, wenngleich für die Parteien in diesem Prozess durch erstere keine obligatorischen Verpflichtungen und durch letzteres keine Rechtskraft hergestellt werden, gleichwohl nicht ohne Bedeutung für die Beurtheilung der Frage sind, ob dem Anschlussgleise im Verhältniss zu den dasselbe tragenden Grundstücken die Eigenschaft eines Zubehörs bezw. Theils, oder einer selbständigen beweglichen Sache zukomme. Andrerseits ist aber vom Berufungsrichter mit Recht hervorgehoben, dass es auf das Verhältniss zur Zeit der subhastationsmässigen Versteigerung der jetzt im Besitz der Beklagten befindlichen ehemals H.'schen Grundstücke, und zwar, genauer ausgedrückt, darauf ankomme, ob mit den Grundstücken auch die Anschlussgleistheile den Erstehern der ersteren zugeschlagen worden seien, indem durch solche Zuschlagung das Eigenthum auch an den Gleistheilen auf die Ersteher übergegangen sein würde. Hiervon ausgegangen wird das Berufungsurtheil durch die Feststellung getragen: dass bei der Subhastation die Gleistheile thatsächlich als Zubehör der Grundstücke erschienen und als Zubehör angesehen worden sind. Mag auch die Frage, ob nicht damals eine umfassende Beurtheilung der in Betracht kommenden Umstände zur Verneinung der Pertinenzeigenschaft hätte führen müssen, anders beantwortet werden können, als der Berufungsrichter es gethan hat, so bleibt dies doch gleichgültig der Annahme des Berufungsrichters gegenüber, dass damals jene Eigenschaft bejaht und infolge dessen durch den Zuschlag in der Subhastation der Eigenthumsübergang auf die Ersteher auch bezüglich der Gleistheile ermittelt worden ist.

Es kann demnach die eventuelle Annahme des Berufungsrichters, dass das Gleise Substanztheil der Grundstücke geworden sei, unerörtert bleiben.

Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. Januar 1889 in Sachen des Preussischen Eisenbahnfiskus (Eisenbahnbetriebsamt zu Essen) w. F., B. & Co.

v. O. **Vertragsauflösung wegen Nichterfüllung einer wesentlichen Verbindlichkeit. Nachholung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Das Ober-Landesgericht stellt fest, dass Kläger schon im September — Zeit des Beginnes einer Vorarbeit zu dem Eisenbahnbau, für welchen die gegen Bierbezug überlassene Kantine bestimmt war — die nöthige Einrichtung der Wohn- und Schlafräume und die Wirthschaftsküche vertragsmässig zu stellen hatten, dass sie aber dieser Verpflichtung nicht zu genügen vermochten, dass hierzu auch die im Dezember — dem Beginn des Bahnbaues selbst — besessenen Einrichtungsgegenstände nicht ausreichten und dass sie, als Beklagter ihren Aufzug wegen ungenügenden Besitzes von Inventar beanstandete, nicht den Versuch gemacht haben, den Beklagten vom Gegentheil zu überzeugen, auch im Rechtsstreit nicht zu behaupten vermochten, dass sie zur sofortigen Anschaffung der nöthigen Fahrnisse imstande gewesen wären. Insbesondere geht das Gericht auch davon aus, dass es nicht im Belieben der Kläger gelegen habe, mit Rücksicht auf ein anfänglich geringeres Bedürfniss von der vollständigen Einrichtung, namentlich auch des Schlafsaales vorerst abzusehen und stellt fest, dass die Anschaffung weiterer Fahrnisse, auch die von Betten, im September und Oktober mangels hinreichender Mittel unterblieben sei. Hierbei ist erwogen, dass sofort bei Beginn des Zuzugs von Arbeitern das Nöthige bereit gehalten sein musste, um zu verhindern, dass von diesen andere Unterkunftsgelegenheiten gesucht und benutzt würden, dass also nicht erst nach, sondern vor Eintritt des Bedürfnisses alle Vorbereitungen zur Aufnahme getroffen sein mussten. — Bei dieser unanfechtbaren sachlichen Beurtheilung konnte ohne Rechtsirrthum die Nichterfüllung einer wesentlichen Vertragsverbindlichkeit seitens der Kläger zur Zeit, als sie zu vollziehen war festgestellt und sonach das Auflösungsbegehren des Beklagten nach L.-R. S. 1184 als berechtigt erklärt werden." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Nov. 1888; Ztschr. f. Franz. Civilrecht Bd. XIX S. 608 f.)

Kursbücher.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbüreau des Reichs-Postamts. 1889. Ausgabe Nr. IV. — Juni. — Sommerfahrpläne. — Berlin. Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Pünktlich wie immer stellt sich auch diesmal am 1. Juni das Reichs-Kursbuch mit den Sommerfahrplänen ein, und bringt uns — ausser der im Sommer stets wiederkehrenden Vermehrung der Züge — ganz erhebliche Veränderungen mit, namentlich in den durchgehenden Zugverbindungen nach Süddeutschland, der Schweiz, Italien, Dänemark, Russland und nach dem Orient. Die Reise nach Konstantinopel dauert von Berlin aus nur mehr 63 Stunden mit dem jeden Mittwoch 5[35] Nchm. abgehenden Expresszuge, welcher in Budapest an die täglichen Züge nach Konstantinopel anschliesst.

Der Mittwochsexpresszug mit seinen Anschlüssen nach Konstantinopel, Salonichi, Kiew, Odessa und Bukarest kommt nun dem ganzen nordöstlichen Deutschland, sowie Dänemark und Schweden zu gute.

Russland wird durch Einlegung von Kurierzügen über die Westgrenze des Reichs in den Stand gesetzt, während des Sommers an dem regen Reiseverkehr von Deutschland, Oesterreich und den übrigen Europäischen Ländern erhöhten Antheil zu nehmen. Der Sommerfahrplan beginnt fast überall — so auch auf den drei Hauptverkehrslinien, welche ins Innere Russlands führen — inmitten (nach Russischer Zeitrechnung im Anfange) des Monats Mai.

Die Nachtkurierzüge zwischen Berlin und Eydtkuhnen erhalten übrigens für Königsberg (Pr.) ausser der jetzigen Verbindung über Bromberg vom 1. Juni ab noch besondere Anschlusszüge über Konitz. Königsberg (wie auch Danzig) werden dadurch um etwa 2 Stunden näher gerückt.

Die wichtige Verbindung Berlin-Rostock-Gjedser-Kopenhagen erhält in Kopenhagen hin-, wie herwärts Anschluss über Malmö an die Sommerkurierzüge nach und von Stockholm, die man sonst nur über Stralsund erreichte. Den Anschluss an diese Verbindung gewinnt man von Hamburg mit dem Morgenschnellzuge über Lübeck nach Rostock. Herwärts wird ein Anschlussschnellzug von Rostock nach Hamburg neu eingelegt, der 8[44] Abends in Hamburg eintrifft und somit bequemen Anschluss an die Abendkurierzüge nach Köln und nach Frankfurt (Main) gewährt. Hierdurch wird von Stock-

holm aus Köln, Hannover, Magdeburg, Frankfurt (Main), England, Frankreich, Spanien und Italien zu derselben Zeit erreicht, wie bisher auf dem Umwege über Stralsund-Berlin. In umgekehrter Richtung aber wird die Anschlussverbindung aus London (bisher 7·50 über Vlissingen, künftig 9·40 über Ostende) und aus Brüssel (bisher 1·35, künftig 5·35) beschleunigt. Der Umweg über Stralsund wird ausserdem erspart für Niederland, Frankreich, Spanien, Baden und die Schweiz.

Die Verbindung Berlin-Frankfurt (Main) ist durch Einlegung eines sehr beschleunigten Tageskurierzuges (über Güsten-Nordhausen-Bebra) verbessert, der aus Berlin erst 11·48 abfährt und somit den Frühzügen aus Rostock, Stralsund, Sorau, Posen-Frankfurt (Oder), Stargard-Stettin Anschluss darbietet. In Frankfurt (Main) trifft der Zug zeitig genug (9_) ein, um gleichzeitig mit dem schon morgens aus Berlin abgehenden Schnellzuge in die Nachtzüge nach Süddeutschland und der Schweiz einzumünden. Herwärts bringt der Zug ausser den Süddeutschen und Schweizerischen auch die Anschlüsse aus Italien, verlässt Frankfurt (Main) 8·0 und trifft 5·32 in Berlin ein. Von hier werden Stettin, Stargard (P.) und Sorau noch an demselben Abend erreicht. Die beschleunigten Züge halten unterwegs nur an wenigen Orten und nehmen daselbst zwar Reisende, sowie Anschlusszüge von Seitenlinien nach Frankfurt (Main) bezw. Berlin und darüber hinaus auf; Fahrkarten nach den Zwischenstationen und den Seitenlinien werden aber nicht ausgegeben.

Eine vortreffliche internationale Verbindung aus Venedig und Triest nach Berlin (in 33 bezw. 30 Stunden) mit weittragenden Anschlüssen entsteht vom 1. Juni ab dadurch, dass in Wien die Ankunft des Oesterreichischen Südbahnzuges 1 Stunde früher, die Abfahrt des Wien-Prager Zuges 1 Stunde später gelegt und so Anschluss zwischen beiden hergestellt wird.

Ein Tagesschnellzug von Berlin nach München fehlte bis jetzt. Vom 1. Juni fährt ein solcher 7·55 aus Berlin über Halle-Weissenfels-Gera-Probstzella-Bamberg, trifft 7 13 in Nürnberg, 11 35 in München ein.

Ein neuer Morgenschnellzug: ab Hannover 6·15, an Köln 12·5 schliesst sich an den Nachtpersonenzug 11 50 aus Berlin und verbindet letzteren mit den Mittags aus Köln abgehenden Zügen nach Süden und Westen, so dass man Abends Trier und Metz über Coblenz, Brüssel und Ostende über Aachen, um Mitternacht Paris, früh 3¾ London über Ostende erreicht.

Ein neuer Kurierzug I. Klasse geht 8·10 früh aus Paris über Frouard-Metz (4·0) und Bingerbrück nach Frankfurt (Main) 10_ und schliesst dort an den Nachtzug nach Cassel-Nordhausen-Magdeburg-Berlin (Ankunft 11·11 Vormittags), sowie Cassel-Hannover-Hamburg (Ankunft 12·24 Mittags).

Der kurz bemessene Raum gestattet nicht, weitere Einzelheiten anzuführen, nur auf eines wollen wir das reisende Publikum in seinem eigenen Interesse noch aufmerksam machen, nämlich auf die Zerlegbarkeit des Reichs-Kursbuches in sieben vollständig für sich geheftete Abtheilungen. Diese Einrichtung wird von Jahr zu Jahr werthvoller, je mehr infolge des sich fortwährend erweiternden Eisenbahnnetzes der Umfang des Kursbuches zunimmt.

Ueber den praktischen Werth des Reichs-Kursbuches, seine Zuverlässigkeit und Brauchbarkeit lässt sich Neues nicht mehr sagen: wir können dasselbe nur immer wieder dem reisenden Publikum aufs Wärmste empfehlen. x.

Bücher- und Kartenschau.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil: Eisenbahn-Stationsverzeichniss der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europa's unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, der Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse derselben im Eisenbahn-Gütertransporte sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 20. Auflage. Juni 1889. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Berlin. Preis 7 *M.*

Die soeben erschienene 20. Auflage des genannten Werkes, welches für 1889 wieder vollkommen umgearbeitet worden ist, gibt den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes zum 1. Mai d. J. an.

Wie bedeutend und umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage sein mussten, ersieht man neben dem ergänzten Adressenverzeichnisse der Bahnverwaltungen schon aus der in den Vorbemerkungen u. a. gegebenen Uebersicht der seit dem Erscheinen der vorigen Auflage bis zum Juni d. J. in Europa eröffneten Bahnlinien, deren Stationsverhältnisse in dem Werke zu berücksichtigen waren.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im wesentlichen dieselbe geblieben, wie in voriger Auflage.

Den Mittelpunkt dieser Eisenbahn-geographischen Darstellung bilden selbstverständlich die Stationen, deren Betriebsvorrichtungen, Entfernungen, Verkehrsbeziehungen, geographische und politische Lage, wie auch deren Verhältnisse zu den an den Stationen gelegenen Telegraphen-, Post- und Zollämtern. In der vorliegenden Auflage sind zum ersten Male auch die Dampfschiffstationen der zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnverwaltungen Süddeutschlands und Oesterreich-Ungarns berücksichtigt. Dieser Theil des Werkes ist jedenfalls der werthvollste, da die Bahnverwaltungen Deutschlands, Oesterreichs und der angrenzenden Länder nach dem vom Verfasser aufgestellten System die hier gebotenen genauen Angaben auch in diesem Jahre geliefert haben, welche nach sorgsamster Revision des Satzes zum Abdruck gebracht wurden.

Das angehängte genaue alphabetische Stationsregister (welches zum Zwecke des raschen Gebrauchs nicht nur angibt, an welcher Bahn jede Station liegt, in wie weit deren Güterverkehr beschränkt ist, welche Befugnisse die dort befindlichen Zollstellen haben usw., sondern auch die Nummer wiederholt, welche jede Station in dem vorangehenden geographischen Theil erhalten hat) gibt das Mittel an die Hand, nicht nur sofort festzustellen, welchem Bahngebiet die fragliche Station angehört usw., sondern auch sich über die übrigen Verhältnisse jeder Station rasch zu vergewissern.

Als zweite Abtheilung zum vorliegenden Stationsverzeichniss ist gleichzeitig erschienen:

Alphabetisch-geographisches Verzeichniss von Orten, welche mit den dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen Stationen in betreff der Güter-Ab- und Anfuhr in Beziehung stehen, unter Angabe ihrer politisch-geographischen Lage und industriellen Bedeutung, ihrer Abstossstationen mit deren Bahngebiet und unter Hinzufügung von Quadratziffern zu den Stationsnamen zum Auffinden derselben auf der Karte. Herausgegeben von Dr. jur. W. Koch, Chefredakteur der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (6. vermehrte und verbesserte Auflage. Mai 1889.) Preis mit kolorirter Karte der Abstossstationen 8 *M.* (ohne die Karte 7 *M.*).

Dieser zweite Theil des Werks enthält ein umfangreiches Verzeichniss von über 25 000 Orten, welche, abseits von den Stationen liegend, diesen ihre Güter zuführen, resp. solche von denselben empfangen. In diesem Ortsverzeichniss sind, mit Anhalt an die von den betreffenden Bahnverwaltungen mitgetheilten umfangreichen Notizen, die für den Eisenbahn-Güterverkehr Deutschlands und Oesterreich-Ungarns wichtigen Orte alphabetisch zusammengestellt, unter Angabe ihrer politischen und geographischen Lage (Richtung und Entfernung des betreffenden Ortes von der Eisenbahnstation), so dass durch das Nachschlagen dieses Ortsverzeichnisses möglichst jeder Zweifel darüber beseitigt wird, nach welcher Station die für einen solchen abseits von der Bahn gelegenen Ort bestimmten Güter zu versenden sind.

Zur Lösung der an jeden Güterversender und Güterexpedienten täglich herantretenden praktischen Aufgaben, namentlich zur Entscheidung der Frage, ob der im Frachtbrief stehende Adressort eine Eisenbahnstation ist oder nicht, und weiter im ersteren Fall, in welchem Bahngebiet die Station liegt, in letzterem Falle, nach welcher dem Adressort zunächst liegenden Station das Gut am vortheilhaftesten zu dirigiren ist, enthält somit das Werk ein möglichst vollständiges, systematisch geordnetes Material.

Dr. Koch's Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Abstossstationen Mitteleuropas (Quadratkarte) mit Verzeichniss der Bahngebiete. Juni-Ausgabe 1889.

Mittelst dieser zum Ortsverzeichniss gehörigen, nach Bahngebieten kolorirten Uebersichtskarte der Abstossstationen, welche in kleine Quadrate (15 km Seitenlänge) getheilt ist, kann man sich über die geographische Lage eines jeden im Verzeichniss vorkommenden Ortes leicht vergewissern, da im Werk selbst bei jedem Stationsort angegeben ist, in welchem der durch Zahlen und Buchstaben genau bezeichneten Quadrate die Abstossstationen liegen. Gleichzeitig wird durch diese Karte ein sehr einfaches Mittel geboten, die Luftlinien-Entfernung zweier beliebiger auf der Karte vorkommender Stationen festzustellen. In der vorliegenden Auflage, welche von den Originalplatten neu hergestellt wurde, sind bereits die im Mai und anfangs Juni d. J. eingetretenen Aenderungen in den Betriebsgebieten (wie z. B. der Lemberg-Czernowitz-Jassy und Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn) und die bis einschl. 1. Juni erfolgten Bahneröffnungen (z. B. Hotzendorf-Neutitschein, Wongrowitz-Inowrazlaw, Brünigbahn usw.) berücksichtigt. Preis der Karte ohne das Ortsverzeichniss 1½ *M.*

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamte. Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstr. 68/70. Preis 5 *M.*

Gegen das Vorjahr hat die soeben in neuer Auflage erschienene treffliche Karte wieder durch Aufnahme der neueröffneten Linien und Stationen, sowie der inzwischen durch Landesgesetze oder durch Konzessionen zum Ausbau genehmigten und der zur Herstellung aus Staatsmitteln in Aussicht genommenen Eisenbahnprojekte eine Erweiterung erfahren. Die zu Bahnen untergeordneter Bedeutung erklärten bisherigen Hauptbahnen und die in Hauptbahnen umgewandelten bisherigen Bahnen untergeordneter Bedeutung sind in entsprechend veränderter Form zur Darstellung gebracht worden.

Ausserdem hat die Karte insofern eine Neuerung erfahren, als die doppelgleisigen und die im Laufe jeden Sommers als Hauptbahnen betriebenen Bahnen untergeordneter Bedeutung sowie die Schmalspurbahnen je besonders gekennzeichnet worden sind.

Soweit es der Raum irgend gestattet, findet man in der Karte sämmtliche Eisenbahnstationen, sowie die Entfernungen und stärksten Neigungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten der Bahnlinien angegeben.

Die Nordseebäder auf Sylt.

Der diesjährige, von der Direktion der Nordseebäder auf Sylt herausgegebene Führer erscheint nicht nur in einer gegen die früheren Auflagen vollkommen umgestalteten Form und Ausstattung, sondern ist auch in seinem Inhalt wesentlich bereichert. Eine sachkundige Abhandlung aus der Feder des I. Badearztes Dr. Lahusen enthält die wichtigsten sanitären Gesichtspunkte für den Kuraufenthalt auf Sylt.

Der zweite Theil des mit Karten, Fluthtabelle, Fahrplänen für Land- und Seeverbindung reich ausgestatteten Werkchens zerfällt in drei Hauptabschnitte: I. Die Reise nach Sylt. II. Der Kuraufenthalt. III. Die Abreise.

In klarer, übersichtlicher Zusammenstellung bietet das Werkchen auch dem gänzlich Fremden ein anschauliches Bild der Sylter Lebens- und Wohnungsverhältnisse, der Preise, Kurbedingungen, Zerstreuungen, Ausflüge, Jagd-, Reit- und Kegelsport, wie überhaupt von allem, für den Badegast Sylter Nordseebäder Wissenswerthen und darf somit als ein durchaus zuverlässiger Wegweiser Interessenten empfohlen werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich. Berichtigung einer Kundmachung. Die im „Verordnungsblatte" Nr. 51 ex 1889 Seite 889 enthaltene Kundmachung wird dahin berichtigt, dass nicht der Nachtrag IV, sondern der Nachtrag III zum Tarife Dresden-Elbkai vom 1. März 1888 mit Gültigkeit vom 15. Mai 1889 eingeführt wurde.

Wien, den 4. Juni 1889. (1398)
K.K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der laut Bekanntmachung vom 21 v. Mts. gestörte Verkehr zwischen den Stationen Mosel und Zwickau ist heute wieder aufgenommen worden.

Dresden, den 4. Juni 1889. (1399)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. Juni 1889 ist im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande je ein Nachtrag IV zum Heft 1 (Klassengüterverkehr) und zum Heft 2 (Getreideverkehr) in Kraft getreten.

Die Nachträge enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Aufnahme einiger Deutscher und Ungarischer Stationen, verschiedene neue Ausnahmetarife und einige Druckfehlerberichtungen.

Soweit durch diese Nachträge Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 20. Juli cr.

Der Nachtrag IV zum Heft 1 ist zum Preise von 0,30 *M.*, der Nachtrag IV zum Heft 2 dagegen kostenfrei bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 3. Juni 1889. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion, für die betheiligten Deutschen Verbandverwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Am 15. Juli d. J. treten die im Hessisch-Badischen und Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarif enthaltenen Frachten für Cement ohne Ersatz ausser Kraft und werden die in unserem Lokal-Gütertarif, dem Hessisch-Badischen und Hessisch-Pfälzischen Gütertarif enthaltenen Cementfrachten zwischen Mainz und Weisenau einerseits und Mannheim und Ludwigshafen andererseits durch erhöhte Frachten ersetzt.

Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Bahnen.

Mainz, den 1. Juni 1889. (1401)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. Juni l. J. treten für die Beförderung von Sägemehl in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden verwendeten Wagen nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Amorbach-Mergentheim	0,43	Mark für 100 kg.
Hafenlohr- „	0,24	
Wörth a. M.- „	0,38	

Karlsruhe, den 31. Mai 1889. (1402)
Generaldirektion.

Für die Dauer der diesjährigen Navigationsperiode sind für die Beförderung von Getreide usw. nach Danzig und Neufahrwasser von den Stationen Kiew Fluss der Südwestbahn und Krementschug der Charkow-Nikolajewbahn, sowie von Station Tscherkassy der Fastowbahn mit sofortiger Gültigkeit neue Frachtsätze in Kraft getreten. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Die Direktion (1403J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, namens der am Weichsel-Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Die zufolge Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover im Lokal- und direkten Verkehre der Preussischen Staatsbahnen eingeführte Ausdehnung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter auf lange Gegenstände aus Eisen oder Stahl findet vom 11. Juni l. J. ab auch Anwendung im direkten Verkehr der Eisern-Siegener Eisenbahn mit den Preussischen Staatseisenbahnen, den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Oldenburgischen Staatseisenbahn und den Thüringischen Privatbahnen.

Elberfeld, 3/6. 89. (1404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Für Sendungen von Steinkohlen und Koks von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach denjenigen Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn, welche in den direkten Oberschlesischen Kohlenverkehr einbezogen sind, kommen von heute bis einschliesslich 16. d. Mts. die gleichen ermässigten Frachtsätze zur Berechnung, welche für den Oberschlesischen Steinkohlenverkehr nach den Preussischen Staatsbahnen auf Entfernungen von 330 und mehr km für die Zeit vom 20. Mai bis 16. d. Mts. zur Einführung gelangt sind.

Die Höhe der Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen und in unserem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 5. Juni 1889. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Hohenkirchen in den direkten Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Frankfurt a/M., Hannover, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg, sowie die Station Carolinensiel desgleichen mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einbezogen.

Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Güterexpeditionen nähere Auskunft.

Oldenburg, den 4. Juni 1889. (1406 B&W)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Vom 5. d. Mts. ab findet direkte Abfertigung von Gütern und Vieh usw. zwischen Bieberstein, Langenbieber, Wiesen, Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und solchen der Main-Neckarbahn statt. Näheres bei den Expeditionen.

Darmstadt, den 3. Juni 1889. (1407)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Forts. der amtl. Bekanntm. S. I.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eröffnung des Haltepunkts Starkow. Am 15. Juni d. J. wird der an der Eisenbahnstrecke Stralsund-Velgast-Rostock zwischen Velgast und Horst in Kilometerstation 22,47 gelegene Haltepunkt Starkow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Abfahrtszeiten der Züge auf dem Haltepunkte sind folgende:

A. Richtung nach Stralsund.

Gem. Zug Nr. 580,	Abfahrt	6.42	Vorm.
„ „ „ 582	„	10.15	„
„ „ „ 584	„	3.04	Nachm.
„ „ „ 586	„	7.22	„

B. Richtung nach Rostock.

Gem. Zug Nr. 581,	Abfahrt	7.15	Vorm.
„ „ „ 583	„	2.03	Nachm.
„ „ „ 585	„	6.19	„
„ „ „ 587	„	9.47	„

Berlin, im Juni 1889. (1408 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Betriebsjahr 1888 zu zahlende Dividende auf 45 ℳ für die Aktie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 4. Juni 1889.
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die vorstehend bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck vom 6. d. Mts. ab an allen Werktagen in Empfang zu nehmen. In der Zeit vom 6. bis 30. d. Mts. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Billetexpedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe, sowie bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, Vormittags in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 4. Juni 1889. (1409)
Die Direktion.

6. Verdingungen.

Lieferung von Weichenmaterialien. Die Lieferung von:

a) 1 600 Stück Weichenplatten,
b) 1 750 Stück Zungenschienen,
c) 1 600 Stück Zungendrehstühlen,
d) 8 550 Stück Gleitstühlen,
e) 595 Stück Weichenböcken, 1 610 Stück Zungenkloben, 710 Stück Zugstangen und 190 Stück Gestängen zu Kreuzweichen und
f) 31 900 Stück Schraubenbolzen und 57 200 Stück Klemmplatten und Schraubenunterlagsplättchen

soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 20. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Knochenhauerufer strasse Nr. 1. — Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Weichenmaterialien“ eingesandt werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ für jedes Bedingungsheft — für alle 6 Hefte also 3 ℳ — bezogen werden. — Die im Reichsanzeiger Nr. 69 vom 19. März d. J.

veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ finden auch auf diese Verdingung Anwendung. — Die Zuschlagsfrist läuft am 30. k. Mts. ab.

Magdeburg, den 31. Mai 1889. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für eine am Ausgang des Bahnhofs Giessen an der Frankfurterstrasse zu errichtende Fussgängerbrücke, nebst den schmiedeeisernen Geländern für die Zugangstreppen und Rampen, soll vergeben werden. Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen frankirte Einsendung von 1.20 *M.* pro Exemplar durch unser Sekretariat zu beziehen, Angebote, in welchen die Frist für die Fertigstellung anzugeben, verschlossen und mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 12. Juni bei uns einzureichen.

Giessen, den 1. Juni 1889. (1411)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verkaufs-Offerte.

Die Herrn **H. Flad in St. Louis** V.St.A. gehörigen **Deutschen Reichspatente: 1. No. 30232** „Kuppelung für Schläuche und elektrische Leitungen bei Eisenbahnbremsen“, 2. **No. 30244** „Elektrisch gesteuerte Ventile bei Eisenbahn-Luft-Bremsen“ werden hiermit im ganzen sowohl als auch licenzweise, zum **öffentlichen Verkauf** ausgeboten, und können Interessenten alles Nähere erfahren durch das

Patentbureau von Otto Sack
Leipzig, Brühl 2.

Superator

ist die beste Dachbedeckung für alle landwirthschaft. und sonstigen Gebäude; er ist absolut feuersicher, wasserfest, braucht nie eines Anstriches, nie einer Reparatur.

Bezugsquelle:
Superator-Fabrik Würzburg.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Goldene Staats-Medaille. — Düsseldorf 1880

Medaille Breslau 1869

Goldene Medaille. höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Asphalt-Platten.

BÜSSCHER & HOFFMANN
Bahnhof Eberswalde,

Zweigfabriken unter gleicher Firma:
Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappe zu flachen, feuersicheren Bedachungen;
Pappbedachungen in △Leistenmanier
Doppellagige Pappdächer
Doppellg. Kies-Pappdächer
Holzcementdächer
(in sorgfältigster sachgemässer Ausführung unter langjähriger Garantie.)

Asphaltplatten
von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden; bei älteren Bauten auch nachträglich anzuwenden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinland, betreffend Kurven usw., bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 45. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. Juni 1889.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Das Oesterreichische Gesetz vom 28. April 1889, betreffend die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Lagerhäuser.

Bald nachdem das Lagerhauswesen in Oesterreich durch die Ministerialverordnung vom 19. Juni 1866 zum ersten Male gesetzlich geregelt worden war, erhoben sich in der Wissenschaft und Praxis gewichtige Stimmen, welche die Nothwendigkeit einer Aenderung dieser gesetzlichen Bestimmungen darzuthun bestrebt waren. Die Wissenschaft wies dies theils direkt, theils wenigstens indirekt nach, indem sie unter Hinweis auf die eminente volkswirthschaftliche Bedeutung der Lagerhäuser, deren erwünschte Gestaltung schilderte; die Praxis steuerte durch Schriften und Gutachten berufener Korporationen direkt jenem Ziele zu, wofür einerseits die Schriften von Sax [1]), Ebermann [2]), Hecht [3]), Leonhardt [4]), insbesondere aber von Wertheimer, welcher nebst einer verdienstvollen wissenschaftlichen Abhandlung [5]) einen besonderen, in vielen Beziehungen mustergültigen Gesetzentwurf [6]) veröffentlichte, andererseits die Gutachten der Handels- und Gewerbekammern, die Aussagen der bei der Expertise des Handelsministeriums im Dezember 1887 gehörten Fachmänner und Interessenten, endlich die günstige Aufnahme, welche die Regierungsvorlage in der Geschäftswelt erfuhren, Zeugniss geben. Auch gab das Abgeordnetenhaus der Nothwendigkeit einer Reform der Lagerhausgesetzgebung Ausdruck, indem es in der Sitzung vom 16. März 1887 die Regierung zur Vorlage eines Lagerhausgesetzentwurfes aufforderte.

Die Regierung kam dieser Aufforderung in verhältnissmässig kurzer Zeit nach, indem sie im Oktober v. J. einen Gesetzentwurf vorlegte, dessen Prinzipien und einzelne Bestimmungen von dem Abgeordnetenhause im wesentlichen genehmigt wurden und dann als Gesetz vom 28. April d. J. (publizirt im R.-G.-Bl. vom 9. Mai) promulgirt worden sind.

Es war ganz natürlich, dass ein Gesetzentwurf, der sich mit den öffentlichen Lagerhäusern („Unternehmungen, welche auf Grund einer besonderen Konzession die Aufbewahrung von Waaren für fremde Rechnung geschäftsmässig betreiben und indossable Lagerscheine auszustellen berechtigt sind"), beschäftigt, in vielfache Berührung zu unseren modernen hervorragendsten Verkehrsmitteln, den Eisenbahnen, treten musste, weil dieselben berufen erscheinen, die öffentlichen Lagerhäuser zu fördern.

Dieses Verhältniss zwischen den Eisenbahnen und Lagerhäusern harmonisch zu gestalten, ist der Zweck der nachstehenden Bestimmungen (§§ 3 und 4, 41—44) des Gesetzes, welche bereits in der Regierungsvorlage enthalten waren und mit wenigen (meist formellen) Abänderungen vom Ausschuss und dann vom Abgeordnetenhause selbst angenommen wurden.

§§ 3 und 4, 41—44.

§ 3 Punkt 4. „Die Gesuche um Ertheilung einer Lagerhauskonzession haben zu enthalten, sofern Grundstücke öffentlicher Eisenbahnen benutzt werden sollen, den Nachweis der Entbehrlichkeit derselben für den Bahnbetrieb und die Zustimmung der Eisenbahnunternehmung, beziehungsweise in den in §§ 43—45 bezeichneten Fällen, den Nachweis der vorgängigen Ordnungsherstellung in dem Verhältnisse zur Eisenbahnunternehmung."

[1]) „Ueber Lagerhäuser und Lagerscheine mit Rücksicht auf deren Einführung in Oesterreich", Wien, 1869.

[2]) „Lagerhäuser und Warrants in wirthschaftlicher und rechtlicher Beziehung", Wien 1876.

[3]) „Die Warrants (Lager- und Lagerpfandscheine)", Stuttgart 1884.

[4]) „Der Warrant als Bankpapier", Wien 1886.

[5]) „Das Lagerhaus und die Vortheile der Lagerhausbenutzung", Wien 1886.

[6]) Prag 1886.

Beziehung öffentlicher Lagerhäuser zu den Eisenbahnen.

§ 41. „Gleiseverbindungen (Schleppbahnen), welche zwischen einem öffentlichen Lagerhause oder einer gleichzuachtenden Lagerungsanlage und einer öffentlichen Eisenbahn oder einem an einer schiffbaren Wasserstrasse gelegenen Umschlagsplatze hergestellt werden sollen, sind, wenn für dieselben nach Maassgabe der einschlägigen Normen die Ausführungsbewilligung seitens des Handelsministeriums ertheilt worden ist, im Sinne der Bestimmungen im § 1 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, als gemeinnützig anzusehen."

§ 42. „Bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse zwischen der Eisenbahnunternehmung und der Unternehmung eines öffentlichen Lagerhauses, insbesondere auch bezüglich der dem Lagerhause zugestandenen Reexpeditionsbegünstigungen[7]), steht im Falle des mangelnden Einverständnisses der Betheiligten dem Handelsministerium die Entscheidung zu. Bei derselben sind die Bestimmungen des § 10 lit. g der Verordnung vom 14. September 1854 (Konzessionsgesetz) R. G.-Bl. Nr. 238, entsprechend zur Anwendung zu bringen."

§ 43. Auf Grundstücken öffentlicher Eisenbahnen ist der Errichtung öffentlicher Lagerhäuser vor jener von Privatlagerhäusern dem Vorzug einzuräumen." —

Die übrigen Alinea dieses Paragraphen enthalten die Bestimmungen, dass (Al. 2) die Ueberlassung der Grundstücke zu obigem Zwecke nur im Falle der Entbehrlichkeit für den Bahnbetrieb stattzufinden hat, (Al. 3) dass die Bedingungen und die Entschädigungsansprüche für diese Grundüberlassung durch ein Uebereinkommen festzusetzen sind, und (Al. 4) dass die Benutzung der Eisenbahngrundstücke zu öffentlichen Lagerhäusern dann aufzuhören hat, wenn dieselbe mit den Bedürfnissen des Bahnbetriebes nicht mehr vereinbar erscheint; hierüber sowie im Falle des Al. 2 steht im Zweifel die Entscheidung dem Handelsministerium zu, welchem auch das Uebereinkommen (Al. 3) zur Genehmigung vorzulegen ist.

§ 44. „Befindet sich das öffentliche Lagerhaus im Besitze einer öffentlichen Eisenbahn, so steht dem Handelsministerium in Bezug auf den Lagerhaustarif (§ 7) dieselbe Ingerenz wie in Bezug auf den Frachtentarif der Eisenbahn zu." —

Privatlagerhäuser.

§ 45. „Lagerhäuser, welchen die Eigenschaft eines öffentlichen Lagerhauses (§ 1) nicht zukommt, können in Ermangelung der ersteren letztere auf Eisenbahngrundstücken, wenn und insolange dieselben für den Betrieb entbehrlich sind, von der Eisenbahnunternehmung mit Bewilligung des Handelsministeriums zugelassen werden.

Die Zulassung hat nur auf bestimmte Zeitdauer und unter Festsetzung einer angemessenen Kündigungsfrist stattzufinden.

Bei dieser Zulassung hat ferner als Grundsatz zu gelten, dass dieselbe, insoweit die Raumverhältnisse und die Rücksicht auf den angestrebten Zweck es gestatten, an verschiedene Bewerber unter gleichen Bedingungen zu erfolgen hat, derart, dass eine persönliche Bevorzugung ausgeschlossen bleibt.

Ergibt sich in der Folge, dass die von derzeit bestehenden oder künftig zu errichtenden Privatlagerhäusern benutzten Grundflächen für das sonst gesicherte Zustandekommen eines öffentlichen Lagerhauses benöthigt werden, so hat das Handelsministerium nach Anhörung der Eisenbahnunternehmung auszusprechen, dass dieselben von dem Privatlagerhause auch vor Ablauf der Benutzungsdauer bezw. Kündigungsfrist zu obigem Zwecke zur Verfügung zu stellen und von der Eisenbahnunternehmung fortan unter gleichen Bedingungen zum Zwecke der Benutzung für öffentliche Lagerhäuser zu überlassen sind.

Allfällige hierdurch dem bisher zur Benutzung Berechtigten erwachsende Nachtheile sind demselben durch Leistung einer angemessenen Entschädigung zu vergüten.

In Bezug auf die Ermittelung dieser Entschädigung finden in Ermangelung eines Uebereinkommens die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, entsprechend Anwendung.

Im übrigen sind alle Streitigkeiten, welche sich auf die Durchführung der vorstehenden Bestimmungen beziehen, durch das Handelsministerium zu entscheiden."

§ 46 bestimmt, dass die zur Lagerung von Waaren im Freien oder in eigenen Behältern (Petroleumreservoirs, Spiritusbehälter und dergleichen) bestimmten Lagerungsanlagen, je nachdem sie der allgemeinen Benutzung dienen oder nicht, in betreff Anwendung der in den §§ 43 und 45 getroffenen Bestimmungen, als öffentliche — oder Privatlagerhäuser zu behandeln sind.

§ 47 enthält endlich die Vorschrift, dass die Bestimmungen dieses Gesetzes mit Ausnahme der in §§ 45 und 46 enthaltenen, auf alle übrigen gegenwärtig oder künftig bestehenden Lagerhäuser keine Anwendung finden.

Diese Bestimmungen, mit Ausnahme des § 44, werden auf den Betrieb der in allen Stationen der Eisenbahnen gegenwärtig schon bestehenden Lagerhäuser nur geringen Einfluss haben, was nur dann der Fall wäre, wenn die Eisenbahnverwaltungen sich gemäss diesem Paragraphen auch im Besitze von öffentlichen Lagerhäusern befinden oder wenn sie ihre Magazine gemäss §§ 45—47 als Privatlagerhäuser im Sinne dieses Gesetzes erklären.

Ueber die allgemeinen Grundgedanken und Erwägungen, welche bei vorstehenden Bestimmungen maassgebend waren, sprach sich der Herr Handelsminister bei der Berathung des Gesetzentwurfs im Abgeordnetenhause wie folgt aus:

„Die Grundfläche, welche sich als Eisenbahngrundstück im Besitze einer öffentlichen Eisenbahnunternehmung befindet, hat öffentlichen Zwecken zu dienen, und zwar nach ihrer eigentlichen Bestimmung, nach ihrer ursprünglichen Widmung dem Eisenbahnbetriebe, insolange und insoweit sie aber für denselben entbehrlich ist, anderen öffentlichen Zwecken, und wenn mehrere öffentliche Zwecke diesfalls in Konkurrenz treten sollten, so würde jenen der Vorrang gebühren, denen der Charakter der Befriedigung eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses innewohnt, was bei den öffentlichen Lagerhäusern der Fall ist. Es wird daher schon bezüglich der Zulassung von Privatlagerhäusern auf Eisenbahngrundstücken der Grundsatz der Gleichberechtigung ausgesprochen.

Dieser Grundsatz erleidet in der Praxis eine natürliche Begrenzung in dem Umfange des vorhandenen Raumes.

Das private Lagerhaus hat unter Umständen dem öffentlichen Lagerhause zu weichen. Natürlich darf deshalb der Eisenbahnunternehmung kein Schaden erwachsen, und deshalb hat sich das öffentliche Lagerhaus, welches an die Stelle des privaten tritt, im allgemeinen dieselben Bedingungen gefallen zu lassen, welche für das Privatlagerhaus bestimmt waren. Ebenso kann die Eisenbahnunternehmung nicht die Last der Auseinandersetzung mit dem weichenden Privatlagerhause auf sich nehmen und dasselbe entschädigen.

Den Schleppgleisen von öffentlichen Eisenbahnen zu öffentlichen Lagerhäusern wird der Charakter der Gemeinnützigkeit zuerkannt und bezüglich der Benutzung der Bahnen, der Betriebsmittel und Verkehrsverhältnisse finden im Verhältnisse des öffentlichen Lagerhauses zu der Eisenbahnunternehmung die Bestimmungen des Konzessionsgesetzes für Anschlussbahnen analoge Anwendung. Diesen und noch anderen im Gesetze enthaltenen Bestimmungen stehen Verpflichtungen gegenüber, um die öffentlichen Lagerhäuser den Interessen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs dienstbar zu machen."

In dem Motivenbericht zum Gesetz werden die vorstehenden Bestimmungen wie folgt im allgemeinen begründet:

Der (bereits früher angedeutete) Gesichtspunkt, dass es im Interesse des Verkehres nothwendig erscheint, auf Eisenbahngrundstücken öffentlichen Lagerhäusern einen gewissen Vorzug vor analogen privaten Unternehmungen einzuräumen, erheischt eine Reihe von Detailbestimmungen, welche zum Zwecke haben, die verschiedenen hierbei möglichen Fälle im voraus zu regeln.

---

[7]) Das Abgeordnetenhaus erweiterte (dem Antrage des betreffenden Ausschusses gemäss) durch Aufnahme der vorstehend gesperrt gesetzten Einschaltung die Einwirkung des Handelsministers auf die aus der Anwendung zugestandener Reexpeditionsbegünstigungen entstehenden Streitfälle. Im Ausschussbericht wird ausgeführt: „Die Einlagerer sind bei der Zugestehung von Reexpeditionsbegünstigungen, das heisst von direkten Frachttarifen für den durch das Lagerhaus gebrochenen Verkehr in doppelter Richtung interessirt. Einerseits ersparen sie die oft sehr bedeutende Differenz zwischen dem Frachtsatze für den direkten und gebrochenen Verkehr. Die Prager Handelskammer citirt z. B. in ihrem 1882 er Gutachten den Getreidetarif, der von Budapest nach Eger via Prag direkt 179 fl., mit Unterbrechung in Prag 217 fl. pro 100 Metercentner beträgt. Anderseits würden die Einlagerer, wenn sie wegen Mangels an Reexpeditionsbegünstigungen die Waare mit Vermeidung des Lagerhauses nach dem billigeren Tarife direkt an den Abnehmer expediren lassen müssten, dem letzteren ihre Bezugsquellen verrathen.

Da demnach ohne Reexpeditionsbegünstigungen ein Lagerhaus überhaupt nicht benutzt werden würde, haben sich schon bisher die meisten Bahnen in ihrem eigenen Interesse zur Gewährung direkter Tarife bewogen gefunden. Allerdings steht dabei zu erwarten, dass in der Zukunft die Begünstigungen in Bezug auf die Reexpeditionsfrist, welche nach dem 1882 er Gutachten der Reichenberger Handelskammer dazumal für Wien 15—90 Tage, dagegen z. B. für Lindau und Romanshorn 9 Monate, für München 12 Monate betrug, ausgedehnt werden. Und wenn auch diesfalls bei dem derzeitigen Stande unserer Gesetzgebung dem Handelsministerium eine direkte Anordnungsgewalt nicht zugestanden werden dürfte, so kann doch ein guter Theil der Abhilfe von der amendirten Fassung des § 42 erhofft werden."

Nach den entworfenen Bestimmungen können Lagerhäuser, welche nicht den Charakter von öffentlichen und allgemein benutzbaren Verkehrs-Hilfsanstalten haben nur dann auf Eisenbahngrundstücken errichtet werden, wenn die durch dieses Gesetz geregelten öffentlichen Lagerhäuser nicht vorhanden sind, wozu es eines Ausspruches der obersten Eisenbahn-Aufsichtsbehörde bedarf.

Um nun durch die einmal ertheilte Bewilligung zur Errichtung eines privaten Lagerhauses nicht für unabsehbare Zeiten die Errichtung eines öffentlichen Lagerhauses in einem späteren Zeitpunkte auszuschliessen, bedurfte es einer weiteren Reihe von Bestimmungen, welche einerseits zum Zweck haben, die Dauer der Zulassung eines privaten Lagerhauses zeitlich zu beschränken, und andererseits den späteren Ersatz desselben durch eine öffentliche Anstalt mit Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten zu regeln.

Dabei wurde als Voraussetzung festgehalten, dass unter allen Umständen das betreffende Grundstück für den Bahnbetrieb entbehrlich ist, und dass die Dispositionen der Eisenbahnverwaltung eine Abänderung nur soweit zu erfahren haben, dass an Stelle der einseitigen Benutzung des zu öffentlichen Zwecken gewidmeten Grundstückes eine allgemein benutzbare und dem allgemeinen Verkehre dienliche Einrichtung zu treten habe. Weiter war man bestrebt, dafür Sorge zu tragen, dass der durch eine derartige suppletorische Vorkehrung der Behörde für den privaten Unternehmer, welcher in die Lage gesetzt wird, das betreffende Grundstück zu räumen, hervorgehende vermögensrechtliche Nachtheil selbstverständlich von jenem vergütet werde, welcher an dessen Stelle in die Benutzung des betreffenden Grundstückes tritt.

Was die Leistung der Entschädigung selbst betrifft, so ist dieselbe zunächst im Wege der Vereinbarung der Betheiligten und, falls letztere nicht gelingt, nach den Vorschriften des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, zu regeln, wonach der Richter gemäss den im Verfahren ausser Streitsachen geltenden Grundsätzen unter Zuziehung von Sachverständigen die für die Feststellung der Entschädigung maassgebenden Verhältnisse zu erheben und unter freier Beweiswürdigung über die zu leistende Entschädigung zu entscheiden berufen ist, die Anfechtung der Entscheidung mittelst Rekurses zulässig ist, ohne die Folge nach sich zu ziehen, dass der Entschädigungsberechtigte die Gegenpartei im Vollzuge ihres Rechtes aufzuhalten vermöchte.

Speziell werden die §§ 41—43, welche die Erleichterung der Herstellung von Gleisverbindungen zwischen dem öffentlichen Lagerhause und der Eisenbahn bezw. dem Umschlagsplatze und (§ 42) die Erleichterung einer Ordnungsherstellung der Verkehrsverhältnisse zwischen dem öffentlichen Lagerhause und der Eisenbahn eventuell durch Entscheidung des Handelsministeriums zum Gegenstand haben, wie folgt begründet:

„Die Bestimmung dieses Paragraphen (41) soll nach dem Vorbilde der §§ 98 und 133 des allgemeinen Berggesetzes einen besonderen Ausspruch der Staatsverwaltung, dass eine Schleppbahn zu einem öffentlichen Lagerhause ein gemeinnütziges Unternehmen und als solches zur Ausübung des Enteignungsrechtes befugt sei, entbehrlich machen. Die Anerkennung der Gemeinnützigkeit würde als eine Konsequenz der Ertheilung des Baukonsenses zu betrachten sein. Durch die allgemeine Anerkennung der Gemeinnützigkeit öffentlicher Lagerhäuser, welche im Gesetze selbst ausgesprochen ist, werden jene Erhebungen entbehrlich, welche sonst nothwendig sind und derzeit schon bei Schleppbahnen zu industriellen Etablissements rücksichtlich der wirthschaftlichen Bedeutung dieser letzteren gepflogen werden müssen.

Die gegenseitigen Beziehungen zwischen einem öffentlichen Lagerhause und einer Eisenbahnunternehmung sind im wesentlichen dieselben wie bei Verkehrsanstalten, welche an einem gemeinsamen Punkte einmünden. Es ergibt sich daher die analoge Anwendung der einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes (§ 10 lit. g) von selbst, wonach sich die Unternehmungen rücksichtlich der Benutzung der Bahn und der Betriebsmittel, sowie überhaupt bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse einzuverstehen haben und in dem Falle, als ein gütliches Uebereinkommen nicht zustandekommen oder die getroffene Verabredung den öffentlichen Interessen nicht entsprechen sollte, das Handelsministerium die erforderlichen Verfügungen von amtswegen zu treffen hat, welchen Anordnungen sich die Unternehmungen sodann zu fügen haben."

Da das vorliegende Gesetz erst am 23. Juni 1889 in Kraft tritt und in demselben eine dreimonatliche Frist (also bis zum 23. September 1889) bezüglich der Umgestaltung der bestehenden öffentlichen Lagerhäuser vorgeschrieben ist, so werden seitens derjenigen Bahnverwaltungen, welche solche Umgestaltungen beabsichtigen, eine Reihe von Vorkehrungen zu treffen sein, um die Bestimmungen des Betriebsreglements über Lagerhäuser mit denen dieses Gesetzes in Einklang zu bringen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Kilometerzeiger Nr. 4a (Braunschweigische Landeseisenbahn) neu und zu den Kilometerzeigern Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt) und Nr. 75 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft) je der I. Nachtrag, zu Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) und Nr. 38 (Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) je der II. Nachtrag, zu Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg) der III. Nachtrag, zu Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion Hannover) der IV. Nachtrag, zu Nr. 78 (K. K. priv. Südbahngesellschaft) der VI. Nachtrag und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der I. Nachtrag herausgegeben worden. Durch den neuen Kilometerzeiger Nr. 4a wird der im Dezember 1886 herausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch den II. Nachtrag zu Nr. 38 der im Mai d. J. herausgegebene Nachtrag I zu diesem Kilometerzeiger, ferner werden durch den I. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern die in der Zeit vom 1. Juli 1881 bis einschliesslich Mai 1889 herausgegebenen Nachträge zu dieser Sammlung aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn), Nr. 41 (Königliche Eisenbahndirektion Köln, rechtsrheinische), Nr. 48 (Warstein-Lippstadter Eisenbahn) und Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins neu und zum Verzeichnisse Nr. 74 (K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen) der V. Nachtrag und zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen der XI. Nachtrag herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse Nr. 19, 41, 48 und 82 werden das im Februar 1886 herausgegebene Verzeichniss Nr. 19, das im Mai 1887 herausgegebene Verzeichniss Nr. 41, das im Januar 1886 herausgegebene Verzeichniss Nr. 48 und das im November 1886 herausgegebene Verzeichniss Nr. 82 sammt Nachträgen I bis IV, sowie das Verzeichniss Nr. 83 aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2109 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Veränderung in der Betriebsleitung der Strecken der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2126 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2127 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2128 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-verzeichnissen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2145 vom 6. d. Mts. an sämmtliche, dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beigetretenen Verwaltungen, betreffend die Neuausgabe des Uebereinkommens über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Assekuranzverband der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen.

Im „P. Ll." wurde das Gerücht von der Auflösung dieses Verbandes für Feuer- und Transportschäden dahin dementirt, dass an maassgebender Stelle von einer Oesterreichischerseits erfolgten Kündigung des Assekuranzverbandes nichts bekannt sei. Zu einer solchen Kündigung sei Oesterreichischerseits auch kein Anlass, weil die bei den Ungarischen Bahnen vorgekommenen Feuerschäden keine solche Ausdehnung besassen, welche die Oesterreichischen Mitglieder sonderlich belastet hätten. Eher könnten sich die Ungarischen Bahnen über eine Benachtheiligung beklagen, weil die Entschädigung für Verletzungen oder Verluste an Menschenleben in Oesterreich kolossale Summen in Anspruch nehme.

Nun erfahren wir von verlässlicher Seite hierüber folgendes:

Es ist richtig, dass die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen aus materiellen Opportunitätsgründen von dem ihnen statutengemäss zustehenden Kündigungsrechte gegenüber dem

gegenseitigen Schaden - Assekuranzverbande Oesterreichischer und Ungarischer Eisenbahnen Gebrauch machen und sohin mit dem 31. Dezember d. J. aus diesem Verbande ausscheiden werden. Gleichzeitig haben dieselben Verwaltungen die auf ziemlich gleichbleibender Grundlage zu basirende Gründung eines homogenen Verbandes der Oesterreichischen Eisenbahnen beschlossen, welcher mit dem 1. Januar 1890 ins Leben treten wird.

Eine Konsequenz dieses Vorganges wird es wohl sein, dass auch die Ungarischen Eisenbahnen für sich einen derartigen selbständigen Verband begründen, bezw. für sich das Verbandsstatut entsprechend rekonstruiren werden.

Das Wesentliche dieses Vorganges liegt eben einfach nur darin, dass der von jeher administrativ in die „Oesterreichische" und „Ungarische" Gruppe getheilte Verband, dessen Gruppen allerdings wechselseitig an den Schäden der anderen Gruppe partizipirt haben, nunmehr in zwei materiell gänzlich getrennte Verbände zerfällt, so dass einfach an die Stelle jeder bisherigen Verbandsgruppe vom kommenden Jahre an je ein Versicherungsverband und zwar vollkommen getrennt für die Oesterreichische und für die Ungarische Reichshälfte treten wird. — Der gemeinsame Unfallversicherungs - Verband bleibt jedoch aufrecht.

Bau der Eisenbahn Jaslo-Rzeszow.

Das betreffende Gesetz wurde unterm 20. Mai im „R.-G.-Bl." publizirt und ist im „V.-Bl." Nr. 66 d. J. abgedruckt. Der auf 5,5 Millionen Gulden in maximo veranschlagte Bau ist auf Staatskosten im Jahre 1889 in Angriff zu nehmen und binnen längstens 2 Jahren zu vollenden.

Lokalbahn von Laibach nach Stein.

Die Konzessionsurkunde, betreffend diese dem Baron Lazarini und Alois Praschniker konzessionirte Bahn wurde unterm 14. April d. J. im „R.-G.-Bl." publizirt und ist im „V.-Bl." Nr. 65 d. J. nebst den Konzessionsbedingnissen abgedruckt. Der Bau hat sofort zu beginnen und ist binnen längstens 2 Jahren von obigem Datum an zu vollenden.

Transport frischen Fleisches.

Den Stationen der Galizischen Bahnen, von welchen solche Transporte nach Wien gelangen, wurde bezüglich der vom Oesterreichischen Handels- und Approvisionirungsvereine übernommenen Füllung der Fleischwagen mit Eis die grösste Aufmerksamkeit eingeschärft. Im Falle, dass die jeweilig vorgeschriebene Menge Eis nicht oder in unreiner Güte beigestellt würde, so ist der genannte Verein und die nächste Eisladestation hiervon telegraphisch in Kenntniss zu setzen. Der Wiener Magistrat wurde ersucht, jeden einzelnen Fall der mangelhaften Eisbeistellung der K. K. Generalinspektion sofort anzuzeigen.

Bedienung der Bremse durch den Heizer.

Eine solche Erleichterung wurde der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. auf der Strecke Hietzing-Mödling dahin gewährt, dass, falls der Zug aus drei oder mehr Wagen besteht und die der Maschine zugekehrte Bremse des ersten Wagens vom Standorte des Heizers aus bequem erreicht und anstandslos gehandhabt werden kann, diese Wagenbremse durch den Heizer bedient und letzterer als Zugsbegleiter gerechnet werden darf. Die übrigens nur probeweise gestattete Erleichterung wurde nur deshalb gewährt, weil der Heizer keine Lokomotivbremse zu bedienen hat und durch das Nachfeuern weniger in Anspruch genommen ist als auf einer normal betriebenen Eisenbahn.

Die Eisenbahnen und die Unfallversicherung.

Im Versicherungsbeirathe hat der Vertreter der Eisenbahnen, Hofrath Dr. Zehetner, Direktor der Oesterreichischen Staatsbahnen, erklärt, dass die Eisenbahnen die Absicht haben, auch ihre nicht unfallversicherungspflichtigen Bediensteten der Wohlthaten der Unfallversicherung theilhaftig zu machen, zu welchem Behufe die Bildung einer besonderen Abtheilung bei der zu bildenden berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung geplant wird. Der Versicherungsbeirath hat der Bildung der in Rede stehenden berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt zugestimmt und sich dafür ausgesprochen, dass die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der Eisenbahnen für die Abtheilung des versicherungspflichtigen Personals zum gemeinsamen Reservefonds beizutragen habe. Eine vergleichende Zusammenstellung der Anzahl der Betriebe und Arbeiter bei den Eisenbahnen ergibt im ganzen und zwar in allen Kronländern der Oesterreichischen Reichshälfte zusammen 797 Betriebe mit 18 212 Arbeitern. Die Jahreslohnsumme bei den unfallversicherungspflichtigen Betrieben der Eisenbahnen beträgt 8 466 908 fl. und der Jahresbeitrag derselben 175 181 fl. Wenn daher zur Dotirung des Spezialreservefonds der bei Berechnung des Beitragssatzes hierfür in Aussicht genommene Betrag wirklich erübrigt, wird dieser Fonds mit etwa 15 900 fl. dotirt; der dritte Theil hiervon, d. i. 5 300 fl. würde auf den allgemeinen Reservefonds entfallen.

Zonentarif auf den Ungarischen Staatsbahnen.

Der neue Zonentarif für den Personenverkehr wird am 1. August dieses Jahres auf den Ungarischen Staatsbahnen ins Leben treten. Das ganze Land erscheint nach dem neuen Tarif in 14 Zonen eingetheilt. Die Fahrpreise werden in der ersten Zone betragen: Bei Personenzügen I. Klasse 50 kr., II. Klasse 40 kr., III. Klasse 20 kr.; bei Eilzügen I. Klasse 70 kr., II. Klasse 55 kr., III. Klasse 35 kr. In der weitesten Zone werden sich die Fahrpreise folgendermaassen stellen: Bei Personenzügen I. Klasse 8 fl., II. Klasse 6,20 fl., III. Klasse 4 fl.; bei Eilzügen I. Klasse 9,60 fl., II. Klasse 7 fl., III. Klasse 4,80 fl. (Näheres tragen wir in der nächsten Nummer nach.)

K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen.

Eröffnung der Theilstrecke Rokycan-Miröschau für den Gesammtverkehr und Eröffnung von Haltestellen.

Am 1. Juni l. J. wurde die Theilstrecke Rokycan-Miröschau der Linie Rokycan - Nezvestic auch für den Personen- und Gepäckverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Mit dem gleichen Tage wurden auch die zwischen Rokycan und Miröschau gelegenen Haltestellen „Neuhülten bei Rokycan" und „Hrádek-Dobriv", dann die zwischen Miröschau und Prikosic gelegene Haltestelle „Miröschau Stadt" für den Personenverkehr eröffnet.

Auf der Linie Königgrätz-Wostromer ist die zwischen der Station Königgrätz Oe. N. W. B. und Vsestar gelegene Station Königgrätz-Plotist, welche bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet war, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet worden.

Geschäftsbericht und Generalversammlung der Marmaroser Salzbahn am 29. Mai d. J.

Dem Jahresberichte für 1888 ist zu entnehmen: Die Betriebsresultate haben sich gebessert und der Salzverkehr nahm einen besonderen Aufschwung. Die Einnahmen betrugen 124 960,87 fl., die Ausgaben 41 446,47 fl. Von dem Reingewinn von 86 151 fl. werden zur Einlösung von 190 Stück Prioritätsaktien 19 000 fl. zur Bezahlung der $5^1/_2$ pCt. Dividende der Prioritätsaktien 36 630 fl., zur Dotirung des Reservefonds 800 fl., als Amortisationsquote der Stammaktien 10 000 fl., als Dividende der Stammaktien 14 300 fl. verwendet und 5 421,20 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Csakathurm-Agramer Eisenbahn am 31. Mai d. J.

Dem Jahresberichte für 1888 zufolge wurde ein Betriebsüberschuss von 41 847,07 fl. erzielt, wovon zur Einlösung des am 1. Juli d. J. fälligen Koupons der Stammaktien von 2,80 fl. bezw. 1,40 fl. für halbe, 34 720 fl. verwendet und die restlichen 7 127,07 fl. auf die Rechnung für 1889 übertragen werden.

Geschäftsbericht und Generalversammlung der Szilágyságer Eisenbahn am 1. Juni d. J.

Dem Rechenschaftsberichte für 1888 zufolge wurden durch Wasserkalamitäten die Erhöhungen des Bahnkörpers und Erweiterung der Durchlässe an mehreren Stellen nothwendig, deren Kosten gemäss Bauvertrag zur Hälfte mit 67 705 fl. die Gesellschaft tragen muss, welcher Betrag durch Uebernahme von 5 pCt. Prioritätsaktien zum Kourse von 72 pCt. bei Konversion der 6 pCt. Prioritäten gedeckt wird. Die Gesellschaft will die Kosten der regierungsseitig angeordneten Ergänzungsbauten nur dann tragen, wenn die Verbindung Deés Zilah zu Stande kommt und dafür noch 10 000 fl. beitragen. Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1888 — 102 610,58 fl., die Ausgaben 63 895,10 fl., so dass nur ein Ueberschuss von 38 715,48 fl. verbleibt. Durch den obenerwähnten Anschluss und bessere Tarifgruppirungen dürfte eine Steigerung der Einnahmen eintreten. Für die emittirten 15 000 Stück Prioritätsaktien entfällt (anstatt einer 6 pCt. Dividende) nur eine $2^1/_2$ pCt. Verzinsung.

Generalversammlung der Eisenbahn Nyiregyháza - Mátészalka am 2. Juni d. J.

Es wurde zur Kenntniss genommen, dass im Jahre 1888 die Einnahme 105 748,31 fl., die Ausgabe 51 194,89 fl., daher der Ueberschuss 54 553,42 fl. betrug.

Geschäftsbericht für 1888 und Generalversammlung der Ungarischen Westbahn am 4. Juni d. J.

Nach dem Direktionsberichte betrugen die Einnahmen der Ungarischen Linie 1 402 473 fl., jene der Steierischen Linie 502 274 fl., zusammen 1 904 748 (+ 181 353) fl. Die Ausgaben beliefen sich auf 1 482 291 (+ 116 957) fl. Die Reineinnahme beträgt daher 232 275 fl. Das Staatsgarantiekonto der Ungarischen

Linie ist mit 30 927 366 fl. Silber und 522 250 fl. Gold, jenes der Steierischen Linie mit 6 567 835 fl. Silber belastet. Der Bericht macht ferner Mittheilung von der Uebernahme der Vizinalbahnen Steinamanger-Pinkafeld und Boba-Janoshaza-Sümeg, ferner von der Thatsache, dass die Linien der Ungarischen Westbahn thatsächlich seit dem 1. Januar d. J. an beide Staaten übergegangen sind. Der Präsident machte die Mittheilung, dass der am 1. Juli d. J. fällige Aktienkoupon noch mit 4 fl. 86⁷/₁₀ kr., die am 1. Januar 1890 und später fälligen Aktienkoupons aber mit 4 fl. 92⁸/₁₀ kr. eingelöst werden; ferner, dass die von der ausserordentlichen Generalversammlung vom 17. Februar d. J. gefassten Beschlüsse von beiden Regierungen noch nicht genehmigt wurden, dass jedoch die erforderlichen Wahlen im Sinne der neuen Statuten vorgenommen werden müssen. Zur Beruhigung der Generalversammlung theile er jedoch mit, dass er von der Genehmigung der Beschlüsse seitens der beiden Regierungen verständigt wurde.

Generalversammlung der Buschtêhrader Bahn am 5. Juni d. J.

Die Versammlung genehmigte die Anträge der Verwaltung bezüglich der Vertheilung des Reingewinnes. Danach wird die Lit. A-Dividende mit 47 fl. 25 kr. und für alle Aktien mit 880 451 fl. bemessen, die Tantieme der Verwaltung mit 14 874 fl. bestimmt, der Erneuerungsfonds mit 170 000 fl. (gegen 120 000 fl. im Vorjahre), der Pensionsfonds mit 10 000 fl., die Knappschafts-Bruderlade mit 5 000 fl. dotirt und der Vortrag mit 86 065 (gegen 70 517) fl. bemessen. Lit. B-Netz: Reservefonds 50 661 fl., Dividende 15 fl. gleich 1 072 250 fl., Tantieme 12 125 fl., Erneuerungsfonds 150 000 fl., Pensionsfonds 10 000 fl., Knappschafts-Bruderlade 5 000 fl., Vortrag 47 115 (gegen 80 871) fl. Desgleichen wurden die Anträge auf Vermehrung des Aktienkapitals angenommen. Das Aktienkapital wird um 2 600 Stück A-Aktien gleich 1 365 000 fl. und 15 000 B-Aktien gleich 3 Millionen Gulden erhöht. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, die neu auszugebenden Aktien nach Maassgabe des Bedarfes nach und nach bestmöglich zu begeben. Von der Einräumung des Bezugsrechtes werde deshalb abgesehen, weil das Bezugsrecht bei dem unbestimmten Zeitpunkte und bei dem nur allmählichen Eintritte des Geldbedarfes ausgeschlossen werden musste.

Aktionär Neumann regte die Konvertirung der Prioritäten an und belobte die Verwaltung und die technische Leitung des Generaldirektors. Aktionär Umrath schloss sich dieser Anerkennung an, bemerkte jedoch, dass der Geschäftsbericht sich unzufrieden zeige mit der Entscheidung der Regierung, welche die Vereinigung beider Linien nicht gestatte; dem gegenüber sei jedoch konstatirt, dass aller Grund vorhanden sei, mit der Entscheidung der Regierung zufrieden zu sein. Im Hinblicke auf die Anerkennung, welche beide Redner dem Verwaltungsrathe ausdrückten, weist sodann Verwaltungsrath Tempsky auf die Verdienste des Generaldirektors Kretschmar hin; so lange diese Kapazität an der Spitze des Unternehmens ausharre, werde die Bahn immer prosperiren. Weiters erklärt Tempsky, dass der Verwaltungsrath, wenn er den Aufschwung der B-Linie während der letzten 2 Jahre vorausgesehen hätte, den Vorschlag bezüglich der Vereinigung beider Linien nicht gemacht hätte und nunmehr auch nicht gesonnen sei, solche Vorschläge zu wiederholen. Es werde sich ja zeigen, wie die Verhältnisse im Laufe der weiteren Jahre sich gestalten. Die Prioritätenkonvertirung berge eine grosse Gefahr in sich, da das Recht hierzu nicht sichergestellt sei und Prozesse im Gefolge hätte, eine freiwillige Konvertirung aber wegen der Kosten der Einlösung nur einen fraglichen Gewinn brächte. Präsident Tragy erklärte, dass der Verwaltungsrath sich mit der Konvertirungsfrage unausgesetzt beschäftige. Die Einlösung der Aktienkoupons erfolgt vom 15. Juni an.

(Einen ausführlicheren Bericht über die sehr umständlichen Verhandlungen dieser Generalversammlung tragen wir des Raummangels wegen nach.)

Geschäftsbericht für 1888 und Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn am 6. Juni d. J.

Es wurde vor allem die in der Generalversammlung vom 19. Juni 1886 in Angelegenheit der Konversion der Silberanleihe von 4 285 200 fl. ertheilte Ermächtigung als auch weiterhin in Kraft bestehend erklärt und auf Grund des Berichtes des Aufsichtsrathes die Schlussrechnungen für 1888 genehmigt. Sodann wurde die Direktion ermächtigt, die durch die Anleihe von 5¹/₂ Millionen Gulden erforderlich gewordene Aenderung der gesellschaftlichen Statuten ohne neuerliche Einberufung der Generalversammlung durchzuführen. Der vorgelegte Bericht konstatirt, dass das abgelaufene Betriebsjahr als das günstigste seit Eröffnung der Bahn bezeichnet werden kann. Die Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahre auf der Ungarischen Strecke um 11 pCt., auf der Oesterreichischen Strecke um nahezu 20 pCt. gestiegen, während die Ausgaben im gleichen Niveau erhalten werden konnten. Die günstigen Resultate des Jahres 1888 sind demnach hauptsächlich der Zunahme des Frachtenverkehrs zuzuschreiben, welcher bezüglich der Mengen um 11¹/₂ pCt., bezüglich des zurückgelegten Weges um nahezu 15 pCt. stieg. Die gesammten finanziellen Ergebnisse gestalteten sich demgemäss in folgender Art: Die Bruttoeinnahmen betrugen 5 189 895 (+ 689 826) fl., wovon auf die Ungarische Strecke 3 515 587 (+ 447 268) fl., auf die Oesterreichische Strecke 1 674 308 (+ 242 558) fl., ferner auf den Personenverkehr 663 833 (— 2 877) fl., auf den Frachtenverkehr 4 250 938 (+ 612 541) fl. entfallen. Die reinen Betriebsauslagen erforderten 2 233 991 (+ 62 195) fl., die Auslagen für Investitionen 161 586 (— 39 324) fl., sonstige Auslagen 89 705 (+ 5 610) fl.; die Gesammtauslagen beliefen sich daher auf 2 659 581 (+ 38 708) fl. Hiernach ergibt sich ein Ueberschuss von 2 530 314 (+ 651 119) fl. Von dem Betriebsüberschusse entfallen auf die Ungarische Strecke 1 795 717 (+ 586 129) fl., auf die Oesterreichische Strecke 734 596 (+ 37 990) fl. Die Gesellschaft nimmt die Ungarische Staatsgarantie hiernach mit 781 330 (— 586 129) fl. Silber und 560 258 (+ 88 125) fl. Gold in Anspruch. Dagegen werden der Oesterreichischen Staatsverwaltung 133 477 (+ 64 989) fl. zurückgezahlt.

Börsenbericht und Koursnotiz. Hohes Agio.

Der Trinkspruch des Russischen Zars beunruhigt zwar noch das friedliebende Europa und der Regenmangel bedroht unsere nächste Ernte, aber die Macht der Tripelallianz und die fast gänzliche Beseitigung der Kohlenstreike in Böhmen, welche mit einer 15 pCt. Lohnaufbesserung der Arbeiter bis auf zwei Reviere endete, flösste wieder Vertrauen ein. Der günstige Erfolg der Konversion der Ungarischen Eisenbahnprioritäten, über die wir demnächst berichten, sowie die steigenden Kourse fast aller Bahnen geben davon Zeugniss, so notirten Galizische Carl Ludwigbahn (207,50), Nordwestbahn (192,25), Elbethalbahn (220), Staatsbahn (242,75) und Südbahn (123). Nun haben die Aktien der Buschtêhrader Bahn Lit. A den Kours von 1000 erreicht. Diese Aktien lauten auf einen Nominalbetrag von 525 fl., der heutige Kours repräsentirt daher ein Agio von 90,5 pCt. Uebrigens besitzen einzelne Oesterreichische Eisenbahnaktien ein noch grösseres Koursagio. So haben die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn, welche 1100 notiren, ein Agio von mehr als 480 pCt., die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche 2 635 notiren, ein Agio von 145 Ct., die Aktien der Buschtêhrader Bahn Lit. B bei einem Kourse von 354 ein Agio von 77 pCt., die Aktien der Böhmischen Westbahn bei einem Kourse von 339 ein Agio von 69,5 pCt.

---

38. Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen.

In der am 28. und 29. Mai d. J. in Trier unter Betheiligung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehaltenen 38. Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen wurden die nachstehenden Gegenstände verhandelt und dabei folgende vorbereitende Beschlüsse gefasst, über welche geschäftsordnungsmässig die am Schluss des Jahres zusammentretende Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen Entscheidung zu treffen hat:

1. Die Bestimmung über die Tarifirung von frischem Fleisch wurde ergänzt. 2. Ein Antrag, über die Frachtberechnung für Güter usw. bei Beförderung in Sonderzügen Bestimmung zu treffen, wurde abgelehnt. 3. Die Artikel Borkalk (Boraxkalk), Boracit (Stassfurtit) wurden in den Spezialtarif I aufgenommen. 4. Ein Antrag, den Artikel Schuhwichse allgemein in den Spezialtarif I aufzunehmen, wurde abgelehnt, dagegen die Aufnahme von Schuhwichse zum Export unter die Güter des genannten Spezialtarifs genehmigt. 5. Die Versetzung von nitroser Schwefelsäure in den Spezialtarif I wurde abgelehnt. 6. Die Artikel flüssiges Azurin sowie andere Vitriollösungen für Bespritzung der Reben zur Verhütung des falschen Mehlthaues wurden in den Spezialtarif II versetzt. 7. Die ausländischen Faserstoffe Ramie (Rameh), Chinagras, Rhea (Indische Nessel), Szechnenhanf und Kämmlinge von diesen Spinnstoffen, sowie Kocosfasern, roh, auch gedreht, wurden in den Spezialtarif II aufgenommen. 8. Die Artikel Hülsenpapier und Bastpapier wurden in den Spezialtarif I eingereiht, die gleiche Behandlung von sogenanntem Butterpapier dagegen nicht für angemessen erachtet. In betreff der vorliegenden Anträge auf Deklaration derjenigen Tarifpositionen, bei welchen, wie z. B. bei den Düngemitteln, Packpapieren usw., ein bestimmter Verwendungszweck angegeben ist, sprach sich die Tarifkommission dahin aus, dass die bezüglichen Artikel auch dann zu der betreffenden Spezialtarifklasse abzufertigen seien, wenn sie zu anderen als den im Tarif angegebenen Zwecken, z. B. Chilisalpeter zur Salpeterfabrikation, anstatt zum Düngen, Packpapier zu anderen Zwecken als zum Einpacken von Gegenständen, verwendet werden. 9. Die folgenden zur Darstellung von Pottasche dienenden Rohmaterialien, Wollschweissasche, Schlempekohle, Salzasche (aus der Melasseentzuckerung) und Holzasche wurden in den Spezialtarif II versetzt. 10. Die Positionen Knochenkohle

des Spezialtarifs II und Knochenkohlenabfall des Spezialtarifs III wurden, wie folgt, abgeändert: Gemahlene Knochenkohle (Beinschwarz), ob rein oder gebraucht, verbleibt im Spezialtarif II, ebenso gekörnte reine Knochenkohle; gebrauchte Knochenkohle aller Art (mit Ausnahme von gebrauchtem Beinschwarz) und der in den Knochenkohlenbrennereien entstehende Abfall tarifiren nach Spezialtarif III. 11. Die nachgesuchte Frachtermässigung für flüssige Kohlensäure wurde abgelehnt. 12. Die Artikel Magnesit und Dolomit, roh, auch gemahlen, sowie gebrannt, wurden unter Streichung der mit Magnesit gleichbedeutenden Position Bittererde des Spezialtarifs II in den Spezialtarif III aufgenommen. 13. Der Artikel Strontianhydrat wurde unter der Bezeichnung „Strontianhydrat, krystallisirtes (Krystallspath) in den Spezialtarif III versetzt. 14. In Kisten, Harassen usw. verpackte Holzkisten wurden von der Sperrigkeitstaxe befreit und zugleich in den Spezialtarif III eingereiht. 15. Bei der Position Dünger (Mist) des Spezialtarifs III wurden die Worte „auch getrocknet und gemahlen“ hinzugefügt. 16. In den Spezialtarif III wurden aufgenommen: Rückstände der Weinstein- und Weinsteinsäurefabrikation und daraus bereiteter Dünger. 17. Ein Antrag, die bei den Norddeutschen Bahnen zulässige Frachtzahlung für Viehsendungen am Bestimmungsorte und die Belastung dieser Sendungen mit Nachnahmen allgemein zuzulassen, wurde abgelehnt. 18 In betreff der Frachtberechnung für Ferkel, Lämmer usw. nach den Stücksätzen wurde bestimmt, dass die Berechnung nach diesen Sätzen nicht mehr wie bisher von dem Alter der Thiere (bis zu 6 Monaten), sondern von ihrem Gewicht abhängig zu machen sei, und wurde ein solches von 35 kg als Maximalgrenze festgesetzt. 19. Es wurde beschlossen, die Desinfektionsgebühr für Kleinvieh in Einzelsendungen in Fortfall zu bringen. 20. Der Verkaufspreis für die nach dem Gesetze über die Statistik des Waarenverkehrs erforderlichen Anmeldescheine wurde abgeändert. 21. In betreff der Etiquettirung gefüllter Kartoffelsäcke wurden ergänzende Bestimmungen getroffen. 22. Leere gebrauchte Kakeskasten sollen hinfort nach dem vollen Gewicht zur Frachtberechnung herangezogen werden. 23. Die Gewährung von Transportbegünstigungen für Brieftaubensendungen wurde abgelehnt. 24. Der Artikel unreines Zinkoxydhydrat wurde in den Spezialtarif III aufgenommen.

Aus Württemberg.

Bade-Abonnementsfahrkarten.

Die seit einigen Jahren stattfindende Ausgabe von Bade-Abonnementsfahrkarten ist auch für das laufende Jahr für die Zeit vom 25. Mai bis 30. September angeordnet, übrigens mit der Beschränkung auf den Besuch von Fluss- und Seebädern. Der „Staatsanzeiger für Württemberg“ enthält eine Begründung dieser Einschränkung, welcher wir folgendes entnehmen. Die Einführung der Bade-Abonnementsfahrkarten ist zur Förderung der öffentlichen Gesundheitspflege erfolgt. Man ging davon aus, dass es einem öffentlichen Interesse entspreche, den Bewohnern grösserer Städte, namentlich auch den Minderbemittelten, durch billigere Fahrpreise den häufigen Gebrauch benachbarter Fluss- und Seebäder zu erleichtern. In der Absicht der Eisenbahnverwaltung konnte es aber nicht liegen, in der Form von Bade-Abonnementsfahrkarten für den Nachbarschaftsverkehr überhaupt Fahrpreisermässigungen zu schaffen. Badeabonnements können darum nach solchen Orten nicht ausgegeben werden, wohin der Verkehr zur Befriedigung geschäftlicher oder gesellschaftlicher Bedürfnisse ein besonders lebhafter ist und wo darum angenommen werden kann, dass die billigen Badeabonnements in einem namhaften Umfang für andere Zwecke benutzt werden, als für Fahrten zum Bädergebrauch. Aus diesem Grunde hat sich die Eisenbahnverwaltung schon verschiedene Male in der Lage gesehen, Wünschen um Ausdehnung der Einrichtung nicht entsprechen zu können. Insbesondere erschien es der alsbald hervorgetretenen Konsequenzen wegen nicht gerechtfertigt, den im vorigen Sommer gemachten Versuch, Badeabonnements von auswärts nach Stuttgart auszugeben, fortzusetzen. Dieselben Gesichtspunkte sind auch bei unseren Nachbarverwaltungen maassgebend. In Bayern werden Badeabonnements überhaupt nur ab München nach einigen Stationen, wo sich Flussbäder befinden, und in Baden nur von wenigen Städten aus nach Stationsorten mit Rheinbädern zugelassen. Zu Fahrten nach grösseren Städten können die Badeabonnements bei keiner Verwaltung benutzt werden.

Gehaltsaufbesserung für die Civilstaatsdiener.

In Nr. 27 dieser Zeitung vom 6. April d. J. haben wir über eine den Ständen zugegangene Vorlage der Regierung, betreffend die Gehaltsaufbesserung für die Civilstaatsdiener berichtet. Nach dreitägigen Verhandlungen, welche am 29. und 31. Mai und am 1. Juni stattfanden, hat die Kammer der Abgeordneten über die Vorlage berathen und es ist der Antrag der Finanzkommission mit dem Amendement des Abgeordneten Haffner — 5 pCt. allgemeine Gehaltsaufbesserung, Wohnungsgeldzuschüsse I. Klasse 9 pCt., II. Klasse 7 pCt., III. Klasse 6 pCt. — mit 67 gegen 20 Stimmen angenommen worden. Der Vorschlag der Regierung und derjenige der Finanzkommission ging auf 5 pCt. allgemeine Gehaltsaufbesserung und Wohnungsgeldzuschüsse I. Klasse 10 pCt., II. Klasse 7 pCt., III. Klasse 4 pCt. Mit der Annahme des Antrags der Finanzkommission in Verbindung mit dem Amendement Haffner ist ein Gesammtmehraufwand von jährlich 6000 ℳ gegenüber dem Regierungsvorschlag verbunden. Die Vorlage wurde mit grosser Wärme von der Regierung befürwortet, insbesondere von dem Präsidenten des Staatsministeriums, Staatsminister Dr. Freiherr v. Mittnacht, aus dessen bedeutender Rede wir einige Stellen wiedergeben. Es sei eine alte, von der Regierung tief empfundene, aber auch nie von ihr aus dem Auge gelassene Schuld, welche die Staatsregierung mit dieser Vorlage endlich abzutragen unternommen habe und es gereicht dem Württembergischen Beamtenstand zu hoher Ehre, dass er ruhig und geduldig zugewartet habe, bis die Stunde, in welcher mit einer allgemeinen Maassnahme endlich mit einiger Aussicht auf Erfolg vorgegangen werden konnte, gekommen war; dass er zugewartet habe ohne in seinen Leistungen, in seiner Berufstreue, in seiner Integrität und Ehrenhaftigkeit auch im geringsten nachzulassen, während ein ansehnlicher Theil unserer Beamten, mehr als in die Oeffentlichkeit gedrungen, von materiellen Sorgen bedrängt gewesen sei. Nach Aussen der geachteten Stellung, welche der Beamte des Staats einnehmen soll und beanspruchen darf, entsprechend zu erscheinen und sich zu halten, und zu Hause mit peinlicher Sorge einen oft sehr bescheidenen Haushaltetat zusammenzufügen und einzuhalten, nur eben immer sich durchzuschlagen, auf vieles zu verzichten, den Angehörigen vieles zu versagen, das etwa vorhandene mässige Privatvermögen immer mehr zusammenschmelzen zu sehen und in Sorge zu leben für die Zukunft der Familie — das sei das Loos vieler unserer Beamten gewesen und er füge bei, die höher gestellten nicht ausgenommen. Eine bewegte Lage, eine der Bedeutung ihrer Stellung, dem Maass ihrer Verantwortlichkeit, dem Maass ihrer Vorbildung, dem Aufwand für dieselbe, dem Anspruch auf annähernde Gleichstellung mit anderen Lebens- und Berufskreisen in Absicht auf die Lebensführung nicht genügende Lage sei es gewesen, unter der auch die höher besoldeten Beamten, wenn sie kein entsprechendes Privatvatvermögen besessen haben, zu leiden hatten. Für manchen dieser Beamten habe die amtliche Thätigkeit, der amtliche Beruf das Tröstliche geboten, dass sie hinüberhalfen über die Misère des täglichen Lebens und dass sie eine ideale Befriedigung schufen, da, wo eine materielle nicht wohl aufkommen konnte. In den höheren Beamtenfamilien Württembergs werde Entsagung und Genügsamkeit in weit höherem Maasse geübt, als man in der Regel glaube, und dass Männer in diesen Verhältnissen doch unermüdlich und mit voller Hingabe und Vertiefung dem öffentlichen Dienst sich gewidmet haben, das verdiene volle Anerkennung. Die Minister wissen es zu beurtheilen, was Württemberg an seinem oft scheel angesehenen Beamtenstand habe, sie wissen, wie grosse Dienste von einzelnen Staatsdienern oft ungekannt und ungelohnt geleistet worden seien und sie wissen wie namentlich auch das Vorbild und der Vorgang der höher gestellten Staatsdiener von ganz entscheidendem und dem heilsamsten Einfluss gewesen sei auf die richtige Dienstbesorgung in einem ganzen Geschäftszweig. Wenn sie — die Minister — etwas Gutes leisten und das anerkannt werde, so dürfen sie der Wahrheit die Ehre geben und sagen, ein ansehnlicher Theil und oft der grössere des Verdienstes gebühre nicht ihnen, sondern ihren Mitarbeitern.

Nach einer allgemeinen Vergleichung der höheren Beamtengehalte in Württemberg mit dem Berufseinkommen von Männern in entsprechenden Stellungen, insbesondere des Erwerbslebens und nach einer eingehenden Begründung der Wohnungsgeldzuschüsse fordert der Staatsminister die Abgeordneten dringend auf, der Regierungsvorlage in der Hauptsache beizutreten. Die Regierung erwarte zuversichtlich die Zustimmung von der politischen Einsicht, dem Gerechtigkeits- und Billigkeitsgefühl und dem Patriotismus der Stände.

Der Berichterstatter der Finanzkommission der Abgeordneten, Dr. Göz, welcher schon in seinem gründlichen gedruckten Berichte die Annahme der Regierungsvorlage in ihren wesentlichsten Punkten empfohlen hatte, befürwortet die Vorlage in seinem mündlichen Vortrag nochmals in vortrefflicher Weise. Wir haben, führte er am Schluss seiner Rede aus, im Deutschen Reiche eine fast 20jährige Friedensperiode hinter uns, welche wie für die politische Stellung Deutschlands, so auch für das Erwerbsleben, für Handel und Wandel einen ganz gewaltigen Aufschwung herbeigeführt habe. Ein nicht zu unterschätzender Antheil davon komme dem Deutschen Beamtenstand zu, vom Reichskanzler bis herunter zum letzten Kalkulator. Andere Nationen beneiden uns um den Deutschen Beamtenstand, dessen Wissen und Gesetzeskunde, dessen Unbestechlichkeit und Zu-

verlässigkeit so wichtige Faktoren für das ganze Staatsleben seien. Da wir uns dieses Beamtenstandes erfreuen, so müssen wir ihm auch eine auskömmliche, die Berufsfreudigkeit erhaltende Ausstattung geben. Der Beamte dürfe bezüglich seiner Berufsarbeit nicht in eine Linie gestellt werden mit dem gewöhnlichen Lohnarbeiter, er sei und solle bleiben ein nützlicher Faktor der Staatsordnung, ein Wechsel der Meinungen und Bestrebungen, ein dauerhaftes, staatserhaltendes Bollwerk. Wenn die Regierung nachgewiesen habe, dass wir um Jahrzehnte zurückgeblieben seien hinter den Leistungen anderer Deutschen Staaten für ihre Beamten, so müssen wir die gegenwärtige günstige Finanzlage benutzen, um die Unbilligkeit auszugleichen.

Eine Reihe von Abgeordneten traten für die unveränderte Annahme der Kommissionsanträge ein, während ein Theil zwar mit der Aufbesserung sich einverstanden erklärte, aber einen anderen Vertheilungsmodus gewünscht hätte. Eine vollständig ablehnende Haltung gegen die Gehaltsaufbesserung überhaupt nahmen nur wenige Abgeordnete ein, sie begründeten ihre ablehnende Haltung insbesondere mit dem Hinweis auf die angebliche Nothlage von Landwirthschaft und Gewerbe und mit dem Hinweis darauf, dass die finanzielle Lage Württembergs noch nicht derart sei, dass eine so bedeutende Mehrausgabe ohne Steuererhöhung dauernd übernommen werden könne.

Der Eisenbahnstreit in Serbien.

Der 2. Juni d. J. ist für die Serbischen Eisenbahnen ein bedeutungsvoller Tag geworden, indem die Regierung an demselben der Französischen Gesellschaft den ihr vertragsmässig obliegenden Betrieb der Linien Belgrad-Nisch-Vranja, Nisch-Pirot und Semendria-Velikaplana abgenommen und denselben selbst übernommen hat. Auffällig ist hierbei die überraschende Schnelligkeit gewesen, mit welcher die bisherige leitende Verwaltung ohne vorherige Ankündigung ihrer Pflichten enthoben worden ist, zumal über die zwischen derselben und der Staatsregierung bestehenden Misshelligkeiten bemerkenswerthe Mittheilungen in die Oeffentlichkeit nicht gedrungen waren. In Frankreich ist das summarische Verfahren der Serbischen Regierung mit ernstlicher Missstimmung begrüsst und sogar als eine Vergewaltigung Französischer Interessen bezeichnet worden. Dasselbe erscheint jedoch nach dem Inhalte eines inzwischen veröffentlichten Berichtes des Serbischen Verkehrsministers keineswegs unbegründet.

Wie wir den bezüglichen Mittheilungen der politischen Tagespresse entnehmen, stellt der Bericht, auf ein sehr umfangreiches Beweismaterial gestützt, zahlreiche Vertragsbrüche seitens der Französischen Betriebsgesellschaft, Nichtbeachtung und Umgehung der Landesgesetze und der bahnpolizeilichen Verordnungen, Nichtberücksichtigung der Interessen des Publikums, sowie viele die öffentliche Sicherheit gefährdende Unregelmässigkeiten und Missbräuche fest. Die Französische Betriebsgesellschaft habe, obgleich sie in der Lage war, eine 28 pCt. Dividende zu vertheilen, nur dahin gestrebt, einen möglichst grossen Nutzen aus dem Unternehmen zu ziehen, und in dieser Absicht dem Bahnpersonale theils offene, theils, wie die Untersuchung ergeben habe, geheime Weisungen ertheilt, welche den bestehenden Bestimmungen zuwiderlaufen. Proteste des Verkehrsministeriums gegen derartige Vorgänge seien unberücksichtigt, oft sogar unbeantwortet geblieben. Behufs Erzielung von Ersparnissen habe die Gesellschaft den Personalstand der Bahnen auf ein Maass herabgesetzt, durch welches die Sicherheit des Eisenbahnverkehres gefährdet sei. Um die Bezüge der Bahnbeamten möglichst herabsetzen zu können, sei der Nachtdienst theils ganz aufgehoben, theils den untersten Beamten übertragen. Die Beleuchtung der Bahnlokalitäten sei an manchen Punkten auf Weisung der Direktion unterlassen, die Bahnwärter hätten die Züge ohne Laternen erwartet und sogar die Bahnsignale seien an vielen Stellen nicht beleuchtet worden. Ferner habe die Gesellschaft unterlassen, alle Einnahmen, wie sie verpflichtet war, an die Staatskasse abzuführen. Baumaterial und sonstige Gegenstände, welche von den Bahnbeamten zu Privatzwecken verwendet wären, seien vielfach als Regieartikel zur Verfrachtung gekommen. Schliesslich werden in dem Berichte Beweise dafür angeführt, dass die Betriebsgesellschaft der staatlichen Kontrole zahlreiche Hindernisse in den Weg gelegt und dieselbe zu hintergehen gesucht habe.

Gleichzeitig mit der Rechtfertigung ihres Vorgehens gegen die Französische Gesellschaft hat die Regierung die amtliche Erklärung abgegeben, dass durch die Aufhebung des Betriebsvertrages die Verbindlichkeiten, welche der Staat bei dem Bau der Eisenbahnen übernommen hat, in keiner Weise geschmälert werden; man hofft, dieselben um so leichter erfüllen zu können, als der staatliche Betrieb dem Staatsschatze sehr zu statten kommen wird. Angeblich handelt es sich hierbei um die Tilgung einer Schuld von mindestens 130 Millionen Francs.

Die Uebergabe der Verwaltung, der Akten, des rollenden und sonstigen Materiales an den Ausschuss der Regierung hat in voller Ordnung, jedoch unter Protest der Französischen Betriebsleitung stattgefunden, welche nunmehr sich gegen die erhobenen Anschuldigungen zu vertheidigen und nachzuweisen haben wird, dass thatsächlich eine zwingende Veranlassung zu dieser plötzlichen Lösung des Vertrages nicht vorgelegen habe. Letztere ist inzwischen auch bereits in dem Französischen Abgeordnetenhause durch den Abgeordneten Canille Dreyfus zur Sprache gebracht, welcher den Minister des Auswärtigen, Spuller, befragte, was die Regierung zum Schutze der Gesellschaft zu thun beabsichtige und welche Anweisungen demgemäss dem Französischen Gesandten in Serbien ertheilt seien. Bei der Unvollständigkeit der vorliegenden Nachrichten war der Minister zunächst noch nicht im Stande, sich mit völliger Sicherheit über die Sache zu äussern; jedenfalls aber vermochte er sein peinliches Erstaunen über das überraschende Vorgehen der Serbischen Regierung nicht zu unterdrücken. Dem Vernehmen nach wird am 27. d. Mts in Paris eine Generalversammlung der Gesellschaft stattfinden, in welcher die nunmehr einzuschlagenden Schritte festgestellt werden sollen. Anscheinend dürfte es sich hierbei jedoch lediglich um eine Geldfrage handeln.

Der Serbischen Regierung sollen im übrigen von allen Parteien des Landes zahlreiche Zustimmungserklärungen zu dem energischen Vorgehen gegen die Französische Gesellschaft zugegangen sein.

Aus der Schweiz.

Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath beantragt, der Generalsammlung folgende Verwendung des auf 2 852 558 Frcs. sich belaufenden Reinertrages von 1888 vorzuschlagen:

6 pCt. Dividende für die (alten) Prioritätsaktien	660 000,00	Frcs.
4 pCt. Dividende für die Stammaktien	1 680 000,00	„
Aschreibung auf das Inventar der Dampfboote auf dem Züricher See	200 000.00	„
Vortrag auf neue Rechnung	312 558 30	„
zusammen	2 852 558 30	Frcs.

Die ordentliche Generalversammlung ist auf Freitag, den 28. Juni, einberufen.

Jura-Bern-Luzernbahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Bern-Luzernbahn genehmigte den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung für 1888 und beschloss:

1. von dem disponiblen Aktivsaldo der Jura-Bern-Luzernbahn 1 887 109 Frcs. Dividende (4 pCt.) mit 1 400 000 Frcs. an die Aktionäre zu vertheilen und den Rest von 487 109 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen;
2. auf den disponiblen Aktivsaldo der Brünigbahn mit 101 863 Frcs. auf eine Dividende zu verzichten bezw. denselben auf die Vollendungsarbeiten zu verwenden.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen hat in seiner Sitzung vom 31. Mai den Rechenschaftsbericht für das Jahr 1888 festgesetzt und auf Grund der ihm vorgelegten Jahresrechnungen und Anträge beschlossen, der Generalversammlung die Auszahlung einer Dividende für das Jahr 1888 von 21,25 Frcs. für die Aktie, sowohl an die Inhaber der Prioritäts- als auch Stammaktien zu beantragen. Im ferneren wird er in der Generalversammlung beantragen, der Unterstützungskasse der Beamten und Angestellten eine Anzahl von disponiblen Prioritätsaktien, deren Ertrag der genannten Kasse gemäss vorjährigem Beschluss der Generalversammlung bereits zukommt, eigenthümlich abzutreten.

Gotthardbahn.

Der Verwaltungsrath hat den Geschäftsbericht und die Jahresrechnungen für 1888 genehmigt; dem Erneuerungsfonds wurden 915 819,60 Frcs. und dem Reservefonds 580 181 Frcs. zugeschieden.

Der auf den 29. Juni anberaumten Generalversammlung wird empfohlen, von dem verfügbaren Nettoertrage von 2 309 081,33 Frcs. 2 040 000 Frcs. oder 6 pCt. des bezugsberechtigten Aktienkapitals als Dividende zu vertheilen und den Rest von 269 081,33 Frcs. auf das Jahr 1889 vorzutragen. Im Hinblick auf die Ergebnisse des Betriebes für 1888 wurden 30 000 Frcs. für Gratifikationen bestimmt.

Simplonbahn.

Am 3. Juni wurden in Bern die Präliminarien für die Fusion der Suisse-Occidentale und Simplon mit der Jura-Bern-

Luzernbahn festgesetzt, welche den Durchstich des Simplons zum Zweck hat.

Die Simplonkonferenz findet im Juli in Bern statt.

Zahnradbahn auf den Säntis.

Die Detailpläne über Herstellung einer Säntisbahn liegen nun vor. Dieselbe soll 9 km lang werden und 2 700 000 Frcs. kosten. Die Einnahmen für das Jahr sind auf 240 000 Frcs. veranschlagt, die Betriebsausgaben auf 100 000 Frcs. Stationen würden sein: Appenzell, Steinegg, Weissbad, Schwendi, Wasserauen, Seealp, Meglisalp und Wagenlücke, letztere in einer Höhe von 2 050 m über dem Meere.

Hergiswil-Pilatusbahn.

Der Landrath von Nidwalden hat nach dem Antrag der Regierung dem Gesuch eines Spaniers um Bewilligung des Baues einer schwebenden Drahtseil- (Luftseil-) Bahn Hergiswil-Klimzenhorn-Pilatus einstimmig entsprochen.

Der Personenverkehr auf den Englischen Eisenbahnen.

Dass sich die Reiselust in England mehr als in irgend einem anderen Lande entwickelte, ist theils dem regen Geschäftsverkehre und theils einer unbeschreiblichen Rastlosigkeit zuzuschreiben, welche die Inselbewohner unaufhörlich vom Inlande nach der Seeküste und von der Seeküste ins Innere treibt, die Schotten aus ihren Bergen nach dem flachen Süden und die Londoner nach dem Schottischen Hochlande zieht. Der ausserordentliche Nationalwohlstand und die hohen Löhne machen es natürlich möglich, diesen Hang nach einem Szenenwechsel zu befriedigen und alle gesellschaftlichen Einrichtungen begünstigen diese Liebhaberei. Besondere Gesetze schufen eine Anzahl volksthümlicher Festtage, die Bankholidays, die ursprünglich dazu bestimmt waren, einige Tage beiseite zu setzen, an denen sich die angestrengten Angestellten der Banken erholen können, doch artete die Institution sehr bald dahin aus, dass alle Arbeiter, ohne Ausnahme, feiern, die Läden überall geschlossen sind, Bauunternehmungen stillstehen und Geschäfte jeder Art ruhen. Ferner gelang es, den wöchentlichen Sonnabend in einen halben Festtag umzuwandeln, damit die Gelegenheit gegeben werde, sich während zweier Tage von den Anstrengungen der vorhergegangenen fünf Arbeitstage zu erholen, da am Sonntage die Welt — wenigstens in England — stillsteht. Als eine Folge dieser unendlichen Bewegung gewann der Personenverkehr auf den Grossbritannischen Bahnen einen Riesenumfang und erreichte im vorigen Jahre (1888) unter Nichtanrechnung der Reisen der Besitzer von Saisonbilleten — eine sehr bedeutende Ausnahme — in runden Zahlen 750 Millionen, so dass alle Männer, Frauen und Kinder, die das Inselreich bewohnen, durchschnittlich 20 Eisenbahnreisen während des Jahres zurücklegten, zu denen noch die Dampfschifffahrten auf den Flüssen, Seen und Meeren kommen. Trotzdem die Thatsache unbestreitbar ist, dass man in keinem andern Theile der Welt verhältnissmässig so viel reist als in England, wie auch nirgends anders die Gelegenheit, sich der Bahnen zu bedienen, in gleich hohem Grade geboten wird, so stimmt doch die Gesammtzahl der jährlichen Reisenden, wie sie von den betreffenden Eisenbahngesellschaften veröffentlicht werden, nicht mit der Wirklichkeit überein. Das liegt nämlich daran, dass das Eisenbahn-Clearinghaus, dessen Befugniss darin besteht, den Antheil festzustellen, der jeder Bahn am gemeinschaftlichen Verkehre zusteht, einen Reisenden als Einheit bucht, sobald derselbe über die erste Linie fährt, während derselbe abermals als Passagier figurirt, wenn er das Gleise einer zweiten Gesellschaft berührt und so fort. Das Bahnnetz des Vereinigten Königreiches besteht nun aus 30—40 selbständigen Unternehmungen, so dass ein und dasselbe Billet in vielen Fällen über eine ganze Anzahl von Linien führt, deren jede einen Passagier verzeichnet. Die Entfernung zwischen zwei vorstädtischen Bezirken Londons, namens Camden Town und Kentish Town beträgt z. B. nur 1 km, doch gehört die Bahn theilweise der North London und anderntheils der London & North Western Gesellschaft und jeder Passagier wird deshalb zweimal eingetragen. Dagegen gilt der Reisende von London nach Carlisle, einer Strecke von etwa 500 km, nur als eine Person, weil er auf dem ganzen Wege nur über die London & North Western fährt. Aehnliche Eigenthümlichkeiten liessen sich nach Dutzenden anführen und beweisen, dass die Ziffer von jährlichen 750 Millionen Passagieren ganz unzuverlässig ist. Gleichzeitig wäre es so mühsam und kostspielig, die thatsächliche Zahl herauszufinden, dass man darauf verzichten muss. Einen viel zuverlässigeren Anhalt für den Gesammtverkehr der Englischen Bahnen liefern die finanziellen Resultate, die sich kurz zusammenfassen lassen. Die Länge der im Betriebe befindlichen Bahnen in den drei Königreichen, ist etwa 31 600 km, wofür der Kapitalaufwand die grosse Summe von 17 Milliarden Mark, also durchschnittlich 538 000 ℳ für das Kilometer erreicht. Die Bruttoeinnahme von 1 460 Millionen Mark oder 44 936 ℳ für das Kilometer wird mit einem Betriebsaufwand von 52 pCt. erzielt und der Nettoertrag von 699 Millionen Mark repräsentirt eine Kapitalverzinsung von $4^1/_{12}$ pCt. für das Jahr. In finanzieller Hinsicht leiden nämlich viele Gesellschaften daran, dass ihre Bahnen aus der frühesten Periode der Eisenbahnära stammen, als der Bau ungleich theuerer war als jetzt, während andere den Zutritt zur Englischen Metropole und zu sonstigen grossen Centralpunkten wie Liverpool, Manchester, Birmingham, Dublin, Glasgow, Edinburg usw. mit schweren Geldopfern zu erkaufen hatten. Während der ersten 20 Wochen des neuen Jahres nahm die Eisenbahnprosperität bedeutend zu und die Gesammtbruttoeinnahme stieg um etwa 5 pCt. im Vergleiche zum Jahre 1888, was, in Anbetracht der ausserordentlich hohen Entwickelung des Britischen Eisenbahnwesens auf ein ungewöhnlich reges Geschäftsleben schliessen lässt.

Aus Russland.

Moskau-Jaroslaw-Eisenbahn.

Die Gesellschaft vertheilt für das letzte Jahr eine Dividende von 21 R. auf die Aktie von 150 R. gegen 19 R. im Vorjahre. Da das Stammaktien-Kapital nur 3¼ Millionen Rubel beträgt, reicht schon eine verhältnissmässig unbedeutende Steigerung des Ueberschusses aus, um die Dividende erheblich zu erhöhen. Die Hauptbahn erzielte einen Ueberschuss von 2 186 048 R. oder 98 035 R. mehr als 1887. Aus dem Betriebe der Zweigbahn Jaroslaw-Wologda ergab sich ein Ueberschuss von 154 723 R. oder 37 445 R. mehr als im Vorjahre. Die neue Zweigbahn Jaroslaw-Kostroma, für deren Bau die in Berlin untergebrachte Anleihe von 2 536 000 R. begeben worden ist, hatte im vorigen Jahre noch keine Betriebsrechnung.

Rybinsk-Bologoje Eisenbahn.

Von der Rybinsk-Bologoje Eisenbahngesellschaft werden umfassende geschäftliche Maassnahmen vorbereitet, um das Unternehmen in den Stand zu setzen, im Getreideverkehr den Wettbewerb des Wasserweges besser als in den letzten Jahren zu bestehen. Für die Generalversammlung hatten die Gesellschaftsvorstände eine Denkschrift abgefasst, in der sie ihre Anträge auf Bewilligung von 1 Million Rubel zu jenem Zwecke eingehend rechtfertigen. Obwohl die Ausfuhr von Getreide über Petersburg in den letzten Jahren nicht erheblich schwankte, sind die Getreidefrachten der Rybinsker Bahn von $39^3/_4$ Millionen Pud im Jahre 1886 auf 29¼ Millionen im Jahre 1887 und 17 Millionen im Jahre 1888 zurückgegangen. Nach Petersburg sind im letzten Jahre (auf dem Wasser- und dem Landwege) im ganzen $83^1/_2$ Millionen Pud Getreide verfrachtet, wovon 30 Millionen am Platze blieben und $53^1/_2$ Millionen Pud ins Ausland gingen. Da nun für die Getreideversorgung Petersburgs ausser der Eisenbahnlinie Rybinsk-Bologoje-Nikolaibahn nur der Wasserweg in Betracht kommt, so erhellt, dass letzterer die Mitbewerbung der Eisenbahn stark überflügelt hat. Der Verwaltungsrath hatte daher beantragt, die Million Rubel für den Bau von Elevatoren, Getreidespeichern und ähnlichen Einrichtungen in Rybinsk und Petersburg zu verwenden.

In der am 21. Mai/2. Juni abgehaltenen Generalversammlung sind diese Anträge angenommen worden. Ferner wurde der Antrag auf Erbauung der Eisenbahnlinie Bologoje-Pskow genehmigt und der Verwaltungsrath ermächtigt, der Regierung die bezüglichen Vorschläge zu unterbreiten, sowie die erforderlichen Aenderungen der Statuten vorzunehmen.

Von den aus dem Reingewinn bleibenden 403 034 R. sollen zur Dividendenvertheilung 401 870 R. verwendet werden, so dass eine Dividende von 3,29 R. oder nach Abzug der 3 pCt. Staatssteuer von 3,20 R. zur Vertheilung gelangen kann.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. Haftpflicht. **Begriff der „Ablieferung“ des Frachtgutes.** — Art. 395 H.-G.-B.'s. — Aus den Entscheidungsgründen: „Die Ablieferung des Frachtgutes, bis zu welcher die Haftung des Frachtführers für den Schaden, welcher durch Verlust des Frachtgutes entstanden ist, nach Art. 395 H.-G.-B.'s besteht, hat nicht zur Voraussetzung, dass das Frachtgut in die faktische Gewahrsam des Empfängers oder einer dritten, von diesem gewollten Person überliefert worden ist; vielmehr ist die Ablieferung im frachtrechtlichen Sinne erfolgt, wenn der Frachtführer nach beendetem Transport durch eine ausdrückliche oder stillschweigende Erklärung dem Empfänger gegenüber seine Verfügung aufgegeben und dadurch die Sendung zur Abnahme durch denselben bereit gestellt hat. — Wie einerseits schon mit der durch Uebereinkunft bewirkten Aenderung des Rechtsgrundes, aus welchem der Frachtführer das Gut in

seiner Gewahrsam hat, wenn nämlich vereinbart ist, dass das Gut nach beendetem Transport zwar als abgeliefert gelten, der Frachtführer es aber weiter verwahren solle, die Ablieferung als geschehen anzunehmen, so ist andererseits gewiss, dass der Annahme Geschehenseins der Ablieferung der Umstand nicht entgegenstehen kann, dass sich der Frachtführer zu einer weiteren Aufbewahrung des Gutes oder Hergabe des Platzes für dasselbe verpflichtet hat. Letztere Verpflichtung würde den Inhalt eines neuen Vertrages von sehr verschiedenartiger Gestaltungsmöglichkeit darstellen. — Die von den Zeugen bekundete Geschäftspraxis der Eisenbahnverwaltung, nach welcher die nicht zur Ueberweisung im Eisenbahnwagen bestimmten Sammelgüter von den Arbeitern der Bahn ausgeladen und auf den Güterboden zur Abnahme bereit gestellt und sodann dem Empfänger, der sich nach Einlösung des Frachtbriefes mit demselben bei dem Bodenmeister zu melden hat, von dem Bodenmeister als in einem bestimmten Fach des Güterbodens lagernd angewiesen und mit dieser Anweisung als ausgeliefert betrachtet werden, trägt dem richtigen Begriffe der Ablieferung in ausreichender Weise Rechnung, wie denn auch mit dieser Geschäftspraxis sowohl wie mit dem Begriff der Ablieferung sich im Einklang befindet die bezügliche Vorschrift des Eisenbahn-Gütertarifs § 59 Absatz 9. „Nach geschehener Zahlung der Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung — — — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes in den Expeditionslokalen (auf den Güterböden).“ Der richtigen Ansicht, dass mit der Anweisung der Güter durch den Bodenmeister die Güter im frachtrechtlichen Sinne von der Eisenbahn abgeliefert sind, steht der Umstand nicht entgegen, dass nach dem Gütertarife die Eisenbahn sich bereit erklärt, die Güter nach der Ablieferung während einer mindestens 24 Stunden seit der ersten Benachrichtigung dauernden Zeit unentgeltlich, später gegen Zahlung von Lagergeld, auf ihren Güterböden zu belassen. Ob bei der Ueberweisung der Güter durch den Bodenmeister dem Empfänger ausdrücklich mitgetheilt wird, dass die Güter für Rechnung und Gefahr des Empfängers lagern, ist hier insofern ohne Bedeutung, als auch ohne solche ausdrückliche Erklärung die Haftung der Eisenbahn nach Artikel 395 H.-G.-B.'s mit der Ablieferung ihr Ende erreicht hat.“ (Erk. des Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 15. Dezember 1888; Seuffert, Archiv. N. F. Bd. XIV. S. 207 ff.)

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Die Bestrafung des Angeklagten, eines Eisenbahnbeamten, aus § 151 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 wird durch den Umstand nicht ausgeschlossen, dass er nach den ihm von seinem Vorgesetzten ertheilten Weisungen und Befehlen nicht in der Lage war, den Inhalt des eisenbahnamtlich verschlossenen Wagens zu prüfen.** Von einzelnen besonderen Fällen z. B. den Fällen des § 47 des Militär-Strafgesetzbuchs, des § 30 der Seemannsordnung, abgesehen, schliessen Befehle der Vorgesetzten die Strafbarkeit der auf Grund derselben vorgenommenen Handlungen für den Gehorchenden nicht aus. Darnach sind Dienstanweisungen und Dienstbefehle, welche einem Waarenführer in Widerspruch mit den zollgesetzlichen Vorschriften die volle Erfüllung der gesetzlichen Pflicht unmöglich machen, unbeachtlich und nur für die Strafzumessung, nicht aber für den Thatbestand des § 151 a. a. O. von maassgebender Bedeutung. Anderenfalls würden Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung entscheidend sein, welche dahin führen können, dass überhaupt kein im Sinne des Gesetzes verantwortlicher Waarenführer vorhanden wäre. (Erk. des II. Strafsenats des Reichsgerichts vom 15. März 1889; Rep. 484/89; Juristische Wochenschr. 1889. S. 227.)

Bücherschau.

Musterbuch für Eisenkonstruktionen von C. Scharowsky, Civilingenieur in Berlin; herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller. Leipzig und Berlin, Verlag und Druck von Otto Spamer, 1888.

Von dem „Musterbuch für Eisenkonstruktionen“, auf dessen erste drei Lieferungen wir unsere Leser in Nr. 100 S. 1071 Jahrg. 86 und in Nr. 29 S. 262 vor. Jahrg. d. Ztg. aufmerksam gemacht haben, liegt nunmehr die vierte Lieferung vor. Mit derselben ist der erste Theil des verdienstlichen Werkes abgeschlossen, welcher sich in fünf Abtheilungen mit den Säulen, Unterzügen und Deckenkonstruktionen, Dächern, Treppen und Fusswegbrücken beschäftigt und als lehrreichen Anhang den Entwurf zu einem Geschäfts- und Wohnhause nebst Bestimmung der erforderlichen Abmessungen der Eisenkonstruktionen desselben enthält. Der demnächst erscheinende zweite Theil des Werkes wird vollständige Entwürfe kleinerer und grösserer Bauwerke umfassen, bei welchen das Eisen vorzugsweise als Baumaterial verwendet ist.

Die allgemeine Anerkennung, welche unseres Wissens das „Musterbuch“ in den betheiligten Fachkreisen gefunden hat, wird auch der neusten Lieferung desselben nicht fehlen; dieselbe ist mit gleicher Sorgfalt, Sachkenntniss und Gediegenheit behandelt wie ihre Vorgängerinnen. Dem rühmlichst bekannten Herrn Verfasser ist für diese Arbeit, welche sich bei dem Bestreben, nur das Beste zu leisten, augenscheinlich mühevoller gestaltet hat, als ursprünglich angenommen war, gern der wohlverdiente äussere Erfolg zu wüschen.

Jede Lieferung des Werkes kostet 1,50 ℳ.

Die Kurvenweiche, eine neue Methode ihrer Berechnung von Friederich von Emperger, Ingenieur. Hierzu eine Tafel. Wien 1889. Im Selbstverlage des Verfassers. Druck von R. Spies & Co.

Die als Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereins, Heft I, 1889, herausgegebene, 27 Seiten umfassende Abhandlung erörtert eine Frage, welche für die Bearbeiter von Gleisplänen mit Rücksicht auf die bekannten Schwierigkeiten der bezüglichen Berechnungen von besonderem Interesse ist. Der Herr Verfasser unterscheidet in seiner Darstellung die sogenannte „mitbiegende oder Innenweiche“, bei welcher die Abzweigung von dem Hauptgleise gegen den Mittelpunkt desselben erfolgt, so dass der innere Schienenstrang des Hauptgleises durchkreuzt wird, und die „ausbiegende oder Aussenweiche“, bei welcher die Abzweigung in entgegengesetzter Richtung unter Durchkreuzung des äusseren Schienenstranges des Hauptgleises stattfindet.

Ausführliches Verzeichniss der Litteratur der Elektrotechnik, herausgegeben von der Polytechnischen Buchhandlung A. Seydel in Berlin W., Mohrenstrasse 9, zwischen der Friedrich- und Kanonierstrasse.

Bei dem grossen Umfange, welchen die elektrotechnische Litteratur in neuerer Zeit mit auffälliger Schnelligkeit gewonnen hat, wird die von der „Polytechnischen Buchhandlung A. Seydel“ herausgegebene Uebersicht der betreffenden Schriften von den zahlreichen, in diesem Fache thätigen oder mit demselben in Berührung stehenden Kreisen gewiss dankbar begrüsst werden. Dass letztere sich fortdauernd vermehren, ist ohne weiteres erkennbar und selbstverständlich, da die Elektrotechnik sich stets neuer, dem Nutzen der Allgemeinheit gewidmeter Gebiete bemächtigt und zweifellos noch eine Bedeutung gewinnen wird, deren Tragweite zur Zeit schwerlich zu übersehen ist. Es darf daher wohl erwartet werden, dass diejenigen, welche auf die sogenannte allgemeine Bildung Anspruch erheben, dieser, für die Gegenwart und Zukunft wichtigen Wissenschaft die gebührende Aufmerksamkeit zuwenden. Das Aufsuchen des bezüglichen Materiales wird denselben durch das vorgenannte „Verzeichniss“ in erwünschter Weise erleichtert.

K—e.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr. Vom 25. Juli d. J. ab wird der Frachtsatz für den Verkehr zwischen Ossegg-Riesenberg und Groitzsch von 56,9 auf 66,9 ℳ und mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz für den Verkehr zwischen Ossegg-Riesenberg und Greiz von 66,9 auf 64,9 ℳ für 1 Wagenladung von 10 000 kg berichtigt.

Dresden, den 7. Juni 1889. (1412)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Strecken.

K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen. Eröffnung der Theilstrecke Rokycan-Miröschau für den Gesammtverkehr und Eröffnung von Haltestellen. Am 1. Juni l. J. wurde die Theilstrecke

Rokycan-Miröschau der Linie Rokycan-Nezvestic auch für den Personen- und Gepäcksverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Mit dem gleichen Tage wurden auch die zwischen Rokycan und Miröschau gelegenen Haltestellen „Neuhülten" bei Rokycan und „Hrádek-Dobriv", dann die zwischen Miröschau und Prikosic gelegene Haltestelle „Miröschau Stadt" für den Personenverkehr eröffnet.

Auf der Linie Königgrätz-Wostromer ist die zwischen der Station Königgrätz Oe. N. W. B. und Vsestar gelegene Station Königgrätz-Plotist, welche bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet war, auch für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet worden.

Der bezügliche Nachtrag VI zu dem gesellschaftlichen Lokalpersonentarife, welcher den Kilometerzeiger für die neu eröffneten Haltestellen enthält, ist bei der Direktion in Wien zu beziehen.

Wien, am 9. Juni 1889. (1413)

Die Direktion
der K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Wolkenbruch unterbrochene Verkehr nach und von Böhla ist am 6. d. Mts. in der Richtung nach und von Dresden wieder aufgenommen worden.

In der Richtung nach und von Grossenhain kann der Verkehr voraussichtlich gegen Mitte dieses Monats wieder eröffnet werden.

Dresden, am 8. Juni 1889. (1414)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Schmalspurige Eisenbahnlinie Grünstädtel-Oberrittersgrün. Die Spezialbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der obenbezeichneten schmalspurigen Eisenbahnlinie sind erschienen und können durch unsere Güterexpeditionen käuflich bezogen werden.

Der Tag der Betriebseröffnung der neuen Schmalspurbahn wird noch besonders bekannt gemacht.

Dresden, am 4. Juni 1889. (1415)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Die im Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande für die Station Lindau der Württembergischen und Heidingsfeld der Badischen Staatsbahn bestehenden Frachtsätze kommen fortan auch hinsichtlich derjenigen Rheinisch - Westfälischen Stationen im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen zur Anwendung, welche dem Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güterverkehre sonst nicht angehören, mit Ausnahme jedoch der Stationen Leer, Ihrhove und Quakenbrück, deren Sätze nach wie vor von der Uebertragung auf die Bayerischen Stationen Lindau und Heidingsfeld ausgeschlossen bleiben.

Köln, den 7. Juni 1889. (1416)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen. Die Station Neugattersleben wird vom 15. d. Mts. an in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen und zwar für den Lokalverkehr des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie für den Verkehr mit den Preussischen Staatsbahnen, der Grossherzoglich Oldenburgischen und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn.

Frankfurt a/M., den 6. Juni 1889. (1417)

Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 10. Juni d. J. erscheint je ein Nachtrag zu den Heften 3, 4 und 5 des Gütertarifs und zu den Heften 3 und 4 des Kohlen-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1887 bezw. 1. Januar 1889.

Dieselben enthalten neben anderen Aenderungen und Ergänzungen Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für die neue Station Jüchen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 6. Juni 1889. (1418)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 15. Juni d. J. treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für die Beförderung von Schwefelkies von den Stationen Grevenbrück und Schwelm des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld nach den Stationen Gernsbach, Kehl, Kirnbach, Mannheim, Maxau, Neustadt i/Schw., Rheinau, Waldshut und Zell i/W. der Badischen Staatsbahn sowie Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahnen in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 6. Juni 1889. (1419)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. wird die Station Jüchen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den allgemeinen Güterverkehr der Verbandsabtheilungen A—H einbezogen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 6. Juni 1889. (1420)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zum Kilometerzeiger der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für den Lokalgüterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, vom 1. April 1888, ist der Nachtrag III erschienen, welcher an dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Stollberg-Zwönitz, bezw. auf der Theilstrecke Schwarzenberg-Grünstädtel Gültigkeit erlangt.

Derselbe enthält Ergänzung der Vorbemerkungen und anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für Dorfchemnitz, Egidien (St.), Hohenstein-Ernstthal, Lichtenstein-Callnberg, Lössnitz, Lugau, Oelsnitz i. Erzgebirge, Siegmar, Stollberg und Zwönitz, sowie Entfernungen für die Verkehrsstellen Affalter, Oberdorf-Beutha und Grünstädtel der Linien Stollberg-Zwönitz und Schwarzenberg-Grünstädtel.

Abdrücke dieses Nachtrags können durch sämmtliche Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 4. Juni 1889. (1421)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Altona - Erfurt. Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 30. April d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die nach Nachtrag 1 zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im oben bezeichneten Verkehre für den 1. Mai d. J. vorgesehenen Kürzungen einzelner Streckenentfernungen nunmehr am 15. Juni d. J. in Kraft treten. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. Juni 1889. (1422)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr. Für die Beförderung von Harz und Reis in Wagenladungen zu 10 000 kg ab Hamburg H., Stettin (Central-Güter- und Dunzigbhf.), Bremen - Hauptbhf., Bremen-Freibezirk, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Lübeck, Brake und Nordenham nach Passau Donaulände transit und Regensburg Donaulände transit treten am 1. Juli d. J. ermässigte Tarifsätze in Kraft, über deren Höhe die genannten Stationen Auskunft ertheilen.

Erfurt, den 7. Juni 1889. (1423)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn, einerseits und den Stationen der Badischen Bahn, sowie den Bodenseeuferstationen andererseits ist mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. bezw., soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. September l. J. der III. Nachtrag erschienen.

Durch diesen Nachtrag wird die Station Friedrichsfeld der Main-Neckar - Eisenbahn mit den für Friedrichsfeld Badische Bahn bestehenden Frachtsätzen in den Tarif einbezogen; ausserdem kommen durch denselben verschiedene Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarife und zu den Nachträgen I u. II zur Durchführung und neue Frachtsätze zur Einführung.

Eine Frachterhöhung tritt ein bezüglich der Taxen der Ausnahmetarife Nr. 1 (Holz des Spez.-T. II) und Nr. 11 (frisches Obst) für Bregenz, Friedrichshafen und Lindau, des Spezialtarifs I für Linkenheim und des Ausnahmetarifs Nr. 36 (Erde, Steine, Torf usw.) für Gernsbach.

Ferner wird die Gültigkeit der Ausnahmetarife Nr. 6 (Eisen und Stahl usw.) und Nr. 8 (Anilinabfall- und Kammersäure) auf den Verkehr in der Richtung nach Basel beschränkt. Für bezügliche Transporte in umgekehrter Richtung kommen ab 15. September l. J. die Taxen des allgemeinen Tarifs zur Erhebung.

Der Nachtrag kann von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 7. Juni 1889. (1424)

Generaldirektion.

Forts. der amtl. Bekanntm. S. IV.

Nr. 11. Jahrgang 1889. Berlin, am 15. Juni 1889.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1449	1	Sack	Kartoffeln —	—	1	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
2	B	45039	1	Fass	Butter —	30	2	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt B. Buxbaum in Mannheim.
3	B	3045	1	Korb	Heckenscheeren —	12	3	Elberfeld St.	„	
4	B	8	1	Kiste	leer —	14	4	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
5	B M	—	1	Korb	eiserne Kolbenringe	—	5	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
6	B W	44	1	Petrol.-Fass	leer —	33	6	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	am 1/5. 89 auf der Strecke gefunden.
7	C / 310 ½	36	1	Fass	Oel —	191	7	Tuttlingen	Württemb. Stsb.	
8	C F	4574	1	Kiste	? —	29	8	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. St. Hartenstein / Berlin.
9	C K	93917	1	„	leer —	14	9	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
10	C Sch	22023	1	Fass	leer —	24	10	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	bez. Cottbus 24.4. / Berlin.
11	D	79	1	Kiste	Papierhülsen —	33	11	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
12	D D	28 32	1 1	— Bund	Küchenschrank — 2 Strohsessel —	13	12	Pfullendorf	Badische Stsb.	
13	D C	1276	1	Kiste	leer —	ca. 14	13	Hannover	K. E.-D. Hannover	alte Beklebung: Hamm-Bockenem.
14	D G	—	1	—	Eisenblechplatte —	6,5	14	Hameln	„	mit Kreide beschrieben: Hameln.
15	D Z R	484	1	Sack	Zucker —	100	15	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
16	E M	11592	1	Petrol.-Fass	leer —	33	16	Dürrenberg	K. E.-D. Erfurt	am 15/5. auf der Strecke gefunden.
17	E P	690	1	Sack	Holzschuhe —	11,5	17	Mannheim	Badische Stsb.	12 Paar München bezettelt.
18	E S	—	1	Pack	leere Säcke —	56	18	Neuss	Linksrh. Köln	
19	F	3923	1	Fass	Flüssigkeit (Wein oder Branntwein)	33	19	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
20	F B	20	1	Sack	Holzwaaren —	70	20	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	beschr. Gnesen.
21	F F	11174	1	Fass	Butter —	34	21	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt ab Giessen.
22	F H	1399	1	Pack	Peitschen —	2,25	22	Zollhaus	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Bezettelung Dinglingen-Hannover.
23	F L B & C	4873	1	Kiste	leer —	12	23	Hannover	K. E.-D. Hannover	
24	F N	992	1	Fass	leer —	15	24	Aachen	Linksrh. Köln	
25	G	8788	1	Kiste	unbekannt —	79	25	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
26	G B	4354	1	„	leer —	?	26	Schwenningen	Württemb. Stsb.	
27	G C	8384	1	„	Messing-Pumpenrohre	17	27	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
28	H K	2812	1	„	Eisenwaaren —	74	28	Hagen	„	
29	H M	37	1	„	Wäsche & Bücher —	39	29	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
30	H S	5	1	„	leer —	21	30	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
31	H	47	1	Fass	Wein —	54	31	Lindau	Bayerische Stsb.	
32	H T	53/64	12	Pack	Draht —	257	32	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
33	J H	10	1 1	Korb Koffer	Kurzwaaren und Effecten	26	33	Dortmund	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
34	J M F	960	1	Kiste	Nudeln —	16	34	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
35	J. W W	3490	1	Korb	Eisen —	25	35	Hagen	"	
36	L	—	1	Kiste	Eisenw. —	32	36	"	"	beklebt Altena.
37	L W	75, 71, 73	1, 2	Tonne, Kübel	leer —	—	37	Löhne	K. E.-D. Hannover	beschr. Dorstfeld.
38	M	100	1	Kiste	leer —	26	38	Bremen	"	b. Schuppenrevision.
39	M R G	2	1	"	Candis —	28,5	39	Geestemünde L.	"	b. Schuppenrevision.
40	M & S	807	1	Weinfass	leer —	52	40	Bremen	"	b. Schuppenrevision.
41	N	31 & 56	2	Säcke	Lumpen —	42	41	Hannover	"	
42	N C	1076	1	Kiste	gefüllt —	123	42	Neuss	Linksrh. Köln	
43	O D N	1056	1	"	? —	27	43	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
44	P	156	1	Ballen	Teppiche —	48	44	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beklebt von Rheydt nach Elberfeld.
45	P	970	1	"	Matten —	15	45	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
46	R	1	1	Fass	anschein. Zinkabfälle	289	46	Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
47	R H	2711	1	Sack	gefüllt —	33	47	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M	
48	R R	3905	1	Kiste	leer —	?	48	Schwenningen	Württemb. Stsb.	
49	S	28	1	"	leer, neu —	11	49	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
50	S	3 & 6	2	—	rohe Rinds- und Pferdehäute	16	50	München C. B.	Bayerische Stsb.	
51	S	4802	1	Kiste	leer —	14	51	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
52	S B	19926	1	"	leere Flaschen —	38	52	Miesbach	Bayerische Stsb.	
53	V H M	—	1	Kistchen	schwarzer Thee —	2	53	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
54	W	98	1	Petrol.-Fass	leer —	32	54	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
55	VB	—	1	Verschlag	Badewanne —	42	55	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
56	W C	382	1	Fass	leer —	11	56	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Minden (K. E.-D. Hannover) Frankfurt am Main.
57	W C	946	1	Pack	Sägeblätter —	48	57	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
58	W L	1992	1	Fass	anschein. Bleiweiss —	67,5	58	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	beschrieben Wunstorf. Von Bebra erhalten.
59	W R	574	1	Korb	Eisenw. —	56	59	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
60	Y W	—	1	Kollo	Pflugschaar —	4	60	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
61	Breslau	22130	1	Wagen	Kohlen —	—	61	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Zabrze / Berlin.
62	Englisch Brunnen	—	29	—	halbe, leere Biertonnen	—	62	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
63	Gebr. Höh	30, 32, 33	3	—	Bindeketten (gegen 6 m lang)	—	63	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
64	W. Hungers Bockenem	—	1	Kiste	leer —	ca. 14	64	Hannover	K. E.-D. Hannover	alte Beklebung: Hamm-Bockenem.
65	J. O. Regensburg	710	1	"	Kleider und Kochgeschirr	27	65	München C. B.	Bayerische Stsb.	
66	F. Lehmkuhl	—	26	Bierfässer	leer —	510	66	Linden K.	K. E.-D. Hannover.	
67	L P Leihanstalt Ruhrort	—	1	Pack	leere Säcke —	20	67	Neuss	Linksrh. Köln	
68	Johann Müller	—	3	Säcke	leere Säcke —	106	68	München C. B.	Bayerische Stsb.	
69	Oldenburger Eisenwerk Augustfehn	—	2	Kolli	runde eiserne Fenster	8,5	69	Harburg	K. E.-D. Hannover	Absender G. Nolte Oldenburg.
					C. Güterm. Numm. bez.:					
70	—	3854, 8883	1	Kiste	leer —	ca. 14	70	Hannover	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
71	J	253	1	Fass	leer —	13	71	Aachen	Linksrh. Köln	
72	[illegible]	12	1	Koffer	unbekannt —	37	72	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfd. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
73	Trier	5670	1	Kiste	leer —	37	73	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
74	—	—	1	—	eichene imprägnirte gehobelte Bahnschwelle	—	74	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
75	—	—	1	—	Beisszange —	—	75	Lindau	Bayerische Stsb.	
76	—	—	2	—	Bindeketten (gegen 5 m lang)	—	76	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
77	—	—	4	Stück	tannene Bretter ca. 4 m lang u. 3,5 cm stark	—	77	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
78	—	—	4	Butterfässer	gebr. —	24	78	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
79	—	—	1	Sack	Därme —	12,5	79	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
80	—	—	1	„	gebrannte Gerste —	50	80	Witten	K. E.-D. Elberfeld	
81	—	—	1	Packet	Gitterköpfe oder Artilleriehelmkugeln aus Messing	0,25	81	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
82	—	—	1	Korb	eis. Hämmer —	23	82	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
83	—	—	1	—	eis. Heerdring nebst Deckel	3	83	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	aus Wg. 1405 F. F. ab Lübeck.
84	—	—	1	Beutel	Holzschrauben —	16	84	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
85	—	—	1	—	Kinderwagen —	13	85	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
86	—	—	1	Korbkoffer	1 Laken —	8	86	Blankenberg	Meckl. Friedr. Frzb.	auf Schein 176 Schwerin-Blankenberg vom 28/5. expedirt und bislang nicht abgefordert.
87	—	—	1	Bund	Leinen —	—	87	Oderberg	K. E.-D. Breslau	mit einem Blei „Pantaleon" versehen.
88	—	—	1	Kiste	Nudeln —	18	88	Arnsberg	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	6	Stück	Ofentheile —	24	89	Friedrichshafen	Württemb. Stsb.	
90	—	—	1	—	hydraulische Pumpe	54	90	Oettingen-Rümelingen	Wilhelm-Luxembgb.	
91	—	—	1	—	gusseis. Rad —	20	91	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
92	—	—	1	—	hölzerner Rahmen —	17,7	92	Northeim	K. E.-D. Hannover	
93	—	—	2	Stück	Roheisen —	56	93	Esslingen	Württemb. Stsb.	
94	—	—	1	—	Riegel 2,8 m lang, 10 cm stark (Querbaum aus Eichenholz)	—	94	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
95	—	—	1	—	eis. gezacktes Rohr —	21	95	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
96	—	—	2	Pack	leere Säcke —	49	96	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
97	—	—	1	Sack	14 Säcke —	9	97	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
98	—	—	1	—	Sauger —	3	98	Myslowitz	K. E.-D. Breslau	
99	—	—	1	Fass	Schwärze —	15	99	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	zwischen Linden u. Ohlau auf der Strecke gefunden.
100	—	—	1	—	Schwelle —	53	100	Ohlau	K. E.-D. Breslau	
101	—	—	1	Stück	Stahl —	1,5	101	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
102	—	—	2	Bund	Stangendraht —	104	102	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	„	Stricke —	2,5	103	Neisse	K. E.-D. Breslau	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfd. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfd. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A F	4	1	Ballen	unbekannt —	23,5	1	Nimburg	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 27/5.
2	R	19063/4	2	„	unbekannt —	45	2	Königgrätz	„	„ 17/5.
3	B	—	2	Bund	Hufstabeisen —	26	3	Hlinsko	„	„ 22/5.
4	[illegible]	2604 2605	2	Ballen	unbekannt —	98	4	Nimburg	„	„ 24/5.
5	F A	176	1	Kiste	unbekannt —	35	5	Wien	„	„ 27/5.
6	H	—	1	Bund	2 Stck. Kinderschubkarren	2	6	Königgrätz	„	„ 26/5.
7	P	33	1	Ballen	unbekannt —	140	7	„	„	„ 25/5.
8	Adresse	—	1	Sack	Roggen —	—	8	Friedland	„	„ 14/5.
9	Berauner Zucker-Raffinerie	2554	1	Brot	Zucker —	10	9	Korneuburg	„	„ 3/5.
10	W. Bertl & Co. Reichenberg	—	1	Ballen	leere Säcke —	31,5	10	Wien	„	„ 22/5.
11	Pass	— 1	1 1	Sack Korb	Erdäpfel — verschiedenes —	58 9	11	Königgrätz	„	„ 26/5.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
12	Pass N	1554 27	1 1	Korb „	unbekannt —	30	12	Prag	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 27/5.
13	—	I I I	1 2 1	Sack Säcke Sack	Bohnen — Spalterbsen — Hanfsamen —	50 100 50	13	Iglau	„	„ 15/5.
14		299	1	Kiste	unbekannt —	170,5	14	Wien	„	„ 27/5.
15		166	1	Fass	leer —	26	15	Aussig Exped.	„	„ 22/5.
16	—	—	1	schwarz. offener Koffer	Bücher —	16,5	16	Arnau	„	„ 2/5.
17	—	—	4	Bund	ord. Glas —	35,5	17	Neupaka	„	„ 18/5
18	—	—	1	—	alte Parteidecke —	36	18	Prag	„	„ 26/5.
19	—	—	1	Bund	Platten (64 Stück) —	8	19	Caslau	„	„ 23/5.
20	—	—	1	„	Rundeisen —	25	20	G.-Jenikau	„	„ 24/5.
21	—	—	5	Stück	Telegraphensäulen (8 m lang)	—	21	Eisenbrod	„	„ 20/5.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Güterverkehr zwischen Sächsischen Stationen einerseits und Belgischen Stationen andererseits. Mit Gültigkeit vom 26. Juli d. J. treten in den im Reexpeditionstarif vom 1. April 1889 (Seite 11 bis 40) vorgesehenen Maximaltaxen Frachterhöhungen ein, über welche unsere Güterexpedition Herbesthal Auskunft ertheilt.

Köln, den 12. Juni 1889. (1425)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Am 1. Juni d. J. tritt ein neuer Tarif für den Kohlen- und Kokesverkehr von der Saar nach Stationen der Französischen Ostbahn in Kraft. Durch denselben gelangt der bisherige Tarif für den gleichen Verkehr vom 1. August 1888 nebst Nachtrag zur Aufhebung. In dem neuen Tarife sind die bisherigen Frachtsätze für die Deutschen Strecken unverändert geblieben, dagegen treten auf den Französischen Strecken bei einer Reihe Stationen Frachtermässigungen, bei einzelnen, wenigen Stationen jedoch auch kleinere Frachterhöhungen ein. Soweit letzteres der Fall, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis 15. Juli d. J. in Wirksamkeit.

Köln, den 1. Juni 1889. (1426)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Vom 20. d. Mts. ab wird die Station Jüchen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 6. Juni 1889. (1427)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 11. d. Mts. an treten anderweite Ausnahme-Tarifsätze für rohe Baumwolle im Verkehr zwischen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg a. d. Elbe, Lübeck und Blaichach, Immenstadt, Kempten, Neuulm, Senden, Ulm in Kraft, worüber die Güterexpeditionen der genannten Stationen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 6. Juni 1889. (1428)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Der durch unsere Bekanntmachung vom 17. v. Mts. für die Zeit vom 20. Mai bis 16. Juni d. J. eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Koks auf den Preussischen Staatsbahnen bei Entfernungen von mindestens 350 km findet von heute ab bis einschliesslich den 16. d. Mts. auch auf Sendungen von mindestens 10 000 kg nach Friedland in Mecklenburg (Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn) Anwendung.

Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen und in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Für Sendungen von mindestens 30000 kg kommen, wie bisher, die im Theil II des bezüglichen Tarifes für derartige Sendungen bestehenden niedrigeren Sätze zur Berechnung.

Breslau, den 8. Juni 1889. (1429)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Theil II Heft 1. Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf gelangt für rohes Cementkupfer, gemahlen, im ungereinigten Zustande bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Königshütte Oberschl. nach Wien Nordbhf. ein Ausnahmesatz von 1,06 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 7. Juni 1889. (1430)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Verkehr nach und von Trabitz, Station der Königlich Bayerischen Staatsbahn, findet mit den im Tarifheft Nr. 1 des Hannover - Bayerischen Eisenbahnverbandes aufgeführten Stationen der nördlichen Eisenbahnverwaltungen vom 15. d. Mts. an eine direkte Güterabfertigung statt. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterexpeditionen der Verbandsstationen.

Hannover, den 5. Juni 1889. (1431)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Staatsbahngüter - Verkehr Altona-Frankfurt a/M. Am 15. Juni d. J. werden die im Tarif für obenbezeichneten Verkehr zwischen den Stationen der Strecken:

a) Sangerhausen-Güterglück-Belzig;
b) Blankenheim-Halle a/S.;
c) Oberröblingen a. S.-Querfurt;
d) Teutschenthal-Salzmünde,
sowie der Station Eckartsberga des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und
der Station Hamburg H. des Direktionsbezirks Altona andererseits

vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze unverändert auf den Verkehr mit der Station Hamburg B des Direktionsbezirks Altona übertragen.

Die zwischen den Stationen der vorgenannten Strecken sowie der Station Eckartsberga des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und der Station Hamburg H. des Direktionsbezirks Altona andererseits bestehenden Entfernungen und Frachtsätze gelangen am genannten Tage zur Aufhebung.

Altona, den 1. Juni 1889. (1432)
Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag XII. in Kraft.

Derselbe enthält u. A. Aenderungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, Aenderung der Vorbemerkung zum Kilometerzeiger, direkte Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Haltestellen Jmielin und Kunzendorf a. O. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, direkte Kilometerentfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Itzehoe-Wrist des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona (gültig vom Tage der Betriebseröffnung), Aenderun-

gen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 11. Juni 1889. (1433)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher (Württembergischer) Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 (Gaskoks) zwischen Aachen-Kölnthor und M.-Gladbach einerseits und Esslingen und Göppingen andererseits um 0,02 ℳ für 100 kg ermässigt.

Köln, den 10. Juni 1889. (1434)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Zu unserm Lokalgütertarif vom 15. September 1887 ist ein vom 10. d. M. ab gültiger Nachtrag VI erschienen, durch welchen ein Ausnahmetarif 7 für Wegebaumaterialien zur Einführung gelangt.

Die Bedingungen, unter welchen der fragliche Ausnahmetarif Anwendung zu finden hat, sind bei unseren sämmtlichen Güterexpeditionen zu erfahren.

Glückstadt, den 9. Juni 1889 (1435)
Die Direktion.

Staatsbahngüterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. Juli d. J. treten zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 und zu dem zugehörigen Anhange von demselben Tage der Nachtrag 7 in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger bezw. zu den Tariftabellen, neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Bentwisch, Gelbensand und Rövershagen, sowie anderweite, durchweg ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die an den Strecken Velgast-Barth und Ribnitz-Stralsund-Bergen a. R. gelegenen Stationen, ferner für die Stationen Elmenhorst und Miltzow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin.

Exemplare der Nachträge können von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Magdeburg, den 11. Juni 1889. (1436)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Im Verkehr von Russischen Stationen nach Frankfurt a. M. ohne Bahnhofsvorschrift werden fortan alle Sendungen, welche

a) einer zollamtlichen Abfertigung in Frankfurt a. M. unterliegen,
b) bahnhofslagernd zu stellen sind,

auf Frankfurt a. M. (Staatsbahnhof) abgefertigt.

Bromberg, den 11. Juni 1889. (1437)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 19. Juni alten / 1. Juli neuen Stils 1889 ab wird der Artikel „geschlachtetes Hausgeflügel" im Verkehr von den im Ausnahmetarif 9 (Eier usw.) des Deutsch-Russischen Gütertarifs enthaltenen Stationen der Graesi - Zarizyner, Koslow-Woronesch-Rostower, Orel-Graesi-, Orel-Witebsker, Moskau-Kursker und Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn nach Deutschen Stationen aufgenommen und findet vom gedachten Tage ab die Beförderung des genannten Artikels in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg im Verkehr von den vorbezeichneten Russischen Stationen zu den für dieselben im Ausnahmetarif 9 für Eier usw. vorgesehenen Frachtsätzen statt.

Bromberg, den 10. Juni 1889. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 20. d. Mts. tritt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Oberschlesischen Grubenbezirk nach Stationen:

a) des Direktionsbezirks Berlin ein Nachtrag VIII,
b) der Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Südbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyds usw. ein Nachtrag IV

in Kraft.

Ersterer enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Ribnitz-Rostock usw. und letzterer ermässigte Frachtsätze für die Stationen Kaienmühle, Rostock und Warnemünde des Deutsch-Nordischen Lloyds usw. Druckabzüge sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 11. Juni 1889. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. wird die Station Jarotschin in den Ausnahmetarif 9 des Lokal-Gütertarifs für Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken als Versandstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen, sowie das Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 12. Juni 1889. (1440)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben vom 12. v. Mts. wird bekannt gemacht, dass die Ausgabe der neuen Tarifhefte Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 des Theiles III des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes mit Oesterreich-Ungarn am 1. Juli nicht möglich ist und voraussichtlich am 1. August d. J. erfolgen wird.

Die neuen Frachtsätze werden theils niedriger, theils höher als die gegenwärtig bestehenden.

München, den 6. Juni 1889. (1441)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
I. V.: Böhm.

Die im diesseitigen Lokal-Gütertarife vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes XII für See-Transitgüter finden von jetzt ab auch Anwendung für Sendungen zwischen Brake, Elsfleth und Nordenham einerseits und Berne und Neuenkoop andererseits.

Vom gleichen Zeitpunkte ab wird Reiserholz (Faschinen) in Wagenladungen, im Verkehre zwischen diesseitigen Stationen zu den ermässigten Sätzen des Ausnahmetarifes II des Lokal-Gütertarifes zur Beförderung zugelassen.

Oldenburg, den 13. Juni 1889. (BW 1442)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. Juli l. J. treten in Wirksamkeit:

a) Der Nachtrag IX zum Tarife Theil II Heft 1, enthaltend hauptsächlich geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 B (Eisen und Stahl usw.), Ausnahmetarif Nr. 23 (Bier), Ausnahmetarif 28 (Pilé- und Raffinadezucker), Einbeziehung der Stationen „Horaždowic und Schüttenhofen in den Tarif, usw.
b) Der Nachtrag VII zum Seehafen-Ausnahmetarife Theil II Heft 2, enthaltend hauptsächlich Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 5 (Dégras de peaux, Thran usw.) durch Aufnahme des Artikels „Wallfischfett", Einbeziehung der Station Horaždowic Stadt in den Ausnahmetarif Nr. 14 (Reis usw.) und Aenderung der Waaren-Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 1.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 5. Juni 1889. (RM 1443)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1889 ab tritt zum Tarife für den direkten Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Kaiser Franz Josefbahn und Rakonitz - Protiviner Staatsbahn) anderseits vom 15. März 1885 der Nachtrag IV in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Frachtsätze des Spezialtarifes 3, neue Ausnahmetarife, Ergänzungen von Ausnahmetarifen, Aenderung von Stationsnamen und Aufhebung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrags können in dem kommerziellen Büreau der betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Prag, am 5. Juni 1889. (1444)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhm. Westbahn,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung eines Ueberfuhrtarifes für Teschen. Mit 15. Juni d. J. tritt ein Tarif für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn in Teschen in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes werden seitens der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien und der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest zum Preise von 2 kr. Oe. W. pro Stück ausgeben.

Wien, den 23. Mai 1889 (1445)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Jute, rohe, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Josefstadt-Jaromer	1,03 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Josefstadt-Jaromer	0,98 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz ver-

stehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 5. Juni 1889. (1446)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. K. K. priv. Leoben-Vordernberger Bahn. Vom 1. Juni d. J. an bis 15. September l. J. werden Saison-Tour- und Retourkarten, wie solche zufolge Kundmachung Z. 5089/CI. vom 15. April 1889 für die Linien der Südbahn eingeführt wurden, unter den gleichen Bedingungen, auch zwischen den Stationen Donawitz und Trofayach der K. K. priv. Leoben-Vordernberger Bahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft andererseits ausgegeben.

Ferner wird die Gültigkeitsdauer der vom 1. Juni an bis inklusive 15. September d. J. zur Ausgabe gelangenden gewöhnlichen Tour- und Retourkarten, welche für den internen Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, dann für den Verkehr zwischen Graz und Bruck a. d. Mur einerseits und Trofayach andererseits bestehen, ohne Rücksicht auf dazwischen fallende Sonn- oder Feiertage, auf acht Tage verlängert.
Wien, am 20. Mai 1889. (1447)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1889, tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. Oest. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und den K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits via Furth i/W. und Eisenstein, ein neuer Tarif mit ermässigten Fahrpreisen in Wirksamkeit.
Prag, am 8. Juni 1889. (1448)
Die Betriebsdirektion der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Personenverkehr über Oderberg. Am 1. Juli d. J. wird der Nachtrag I zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr herausgegeben, welcher Fahrpreise für den neu zur Einführung gelangenden direkten Verkehr zwischen Brieg, Oppeln, Kosel-Kandrzin und Ratibor einerseits und Budapest andererseits enthält. Das Nähere hierüber ist bei den genannten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 12. Juni 1889. (1449)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der mitbetheiligten Verwaltungen.

6. Lieferfristen.

Aufhebung von Lieferfristverlängerungen. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachungen vom 21. bez. 24. Mai d. J. wird veröffentlicht, dass die sechstägige Lieferfristverlängerung für Güter, welche die Strecken Gössnitz-Crimmitschau und Zwickau-Mosel zu berühren hatten, wieder aufgehoben worden ist.
Dresden, am 8. Juni 1889. (1450)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die Einlösung der am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinsscheine der 4½ pCt. Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft von 1874 erfolgt vom 24. Juni d. J. ab
bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig.

Ferner werden dieselben vom Tage der Fälligkeit ab eingelöst bei:
dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst.
Magdeburg, den 2. Juni 1889. (1451)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 30. Juni 1889 fällige Zinsenkoupon Nr. 18 unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird und zwar jener der Schuldverschreibungen
Lit. A. pr. 1 500 ℳ D. R.-W. mit 30 ℳ D. R.-W.,
Lit. B. pr. 300 ℳ D. R.-W. mit 6 ℳ D. R.-W.
vom 1. Juli 1889 an bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:
in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.;
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne;
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Teplitz, am 10. Juni 1889. (1452)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

8. Verdingungen.

Verdingung von Dampfmaschinen und Pumpen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen für die Nebenwerkstatt auf Bahnhof Glogau
Loos I eine Zwillings-Wanddampfmaschine nebst Pumpe und
Loos II eine Wanddampfpumpe
beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnung liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Zwillings-Dampfmaschine nebst Pumpe bezw. Wanddampfpumpe“ zu dem auf Montag, den 24. Juni 1889 Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Breslau, den 10. Juni 1889. (1453)
Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von je 100 Stück Zughaken und Schraubenkuppelungen ist zu vergeben. Die Lieferungsbedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden. Angebote, in welchen die Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 26. d. Mts. dahier einzureichen.
Giessen, den 13. Juni 1889. (1454)
Grossherzogliche Direktion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. 300 000 kg alte Eisenbahnschienen sind zu verkaufen. Angebote mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 26. d. Mts. dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.
Giessen, den 11. Juni 1889. (1455)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 46. 1889.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. Juni 1889.

Inhalt:

Der Deutsche Eisenbahn - Verkehrsverband

hat mit der am 16./17. v. Mts. zu Stuttgart abgehaltenen Versammlung, über deren Verlauf in Nr. 44 d. Bl. berichtet ist, seinen ersten Lebensabschnitt vollendet, indem nämlich satzungsgemäss die erste Wahlperiode für die geschäftsführende Direktion und die ständige Kommission abgelaufen war. Mit Rücksicht hierauf ist der Niederschrift über die Stuttgarter Verhandlungen ein Verzeichniss der bei dem Verbande seit dessen Bildung, Sommer 1886, bis zum 1. April 1889 eingebrachten Anträge, nebst Angabe der Sachlage am 1. Juni d. J., beigegeben worden, welches über die Verbands-Thätigkeit und Ergebnisse ein erfreuliches Bild gewährt. Aus demselben heben wir das Nachfolgende heraus:

In der erwähnten Zeit haben 8 ordentliche und 1 ausserordentliche Verbandsversammlungen stattgefunden, von denen die beiden ersten zu Berlin und Cassel lediglich, aber vollauf, beschäftigt gewesen sind mit den Vorfragen über die Bildung des Verbandes und mit der Feststellung der Verbandssatzungen sowie der Geschäftsordnung. Mit diesen Fragen hatte auch die ständige Verbandskommission, welche im Ganzen 10 Sitzungen abgehalten hat, die beiden ersten Sitzungen zu Hannover und Baden-Baden auszufüllen. Für die eigentliche sachliche Thätigkeit gelangten im Ganzen 66 Anträge zur Anmeldung, von denen 41 zur Vereinbarung gemeinsamer Dienstvorschriften, oder zur Beschlussfassung über gemeinsam durchzuführende Massnahmen, bezw. Einführung übereinstimmender Einrichtungen geführt haben, während die übrigen abgelehnt worden sind oder noch nicht haben erledigt werden können. 14 Anträge sind durch bestellte Unterkommissionen vorbearbeitet worden. Die Mehrzahl der Anträge betraf Angelegenheiten des Güterverkehrs.

Hier wurden insbesondere vereinbart:

Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsdifferenz usw. angekommenen Gepäckstücken und Gütern,

Dienstanweisung über den Verschluss von Wagen mittelst Bahnplombe,

Ausführungs-Bestimmungen zu Anlage D des Betriebsreglements in 5 Abschnitten,

Herausgabe eines Verzeichnisses derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung der in der Anlage D des Betriebsreglements unter Nr. I bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) geeignet sind,

Vorschriften über die Erhebung von Konventionalstrafen und Mehrfracht,

Einheitliche Bestimmungen für die Einstellung von Privatgüterwagen in den Wagenpark der Eisenbahnen,

Dienstanweisung, betreffend Beförderung von Ausstellungsgütern, für welche Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden,

Vorschriften für die betriebssichere Verladung von Colligütern (Kisten, Fässer, Ballen, Säcke) auf offenen Wagen,

Bestimmungen über die Berechnung und Verrechnung der Deckenmiethe,

Dienstanweisung über das Verfahren bei Verwiegung solcher Wagen, deren Radstand grösser ist als die Brückenlänge der Geleiswaagen,

Dienstanweisung über die im bahnseitigen Interesse vorzunehmenden Gewichtskontrolen durch Probeverwiegung bezw. Verwiegung auf der Centesimalwaage,

Herausgabe einer Zusammenstellung der im Verkehr nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften mit einem Anhang, enthaltend Vorschriften betrefls des Verkehrs mit steuer-

pflichtigen Gegenständen innerhalb des Deutschen Reichs.

Beschlüsse von kleinerem sachlichen Umfange betrafen:

Zurückweisung der durch ihre Verpackung nicht hinreichend gegen Umfallen oder Zerbrechen geschützten Gefässe mit Flüssigkeiten,

Hinwirkung auf dichten Verschluss der Säureballons in besonders beschriebener Weise,

Massnahmen zur Vermeidung von Schwierigkeiten bei der Beförderung von unter Zoll- und Steuerkontrole zu versendenden Wagenladungen,

Berechnung von Wagenstandgeld für beladene Wagen, welche vom Empfänger ohne Umladung mit neuem Frachtbriefe nicht rechtzeitig wieder aufgegeben werden,

Einführung eines übereinstimmenden Frachtkarten-Musters.

Die abgelehnten Anträge betrafen in der Mehrzahl ebenfalls Angelegenheiten von kleinerem sachlichen Umfange. Von grösserer Bedeutung war die beantragte „Dienstanweisung für die Uebergangsstationen, betreffend die gegenseitige Uebergabe der Frachtgüter", welche auch vollständig ausgearbeitet, jedoch zur Einführung als Verbandseinrichtung mit Rücksicht auf die bei jeder einzelnen Uebergangsstation obwaltenden besonderen Verhältnisse nicht geeignet erachtet wurde.

Bezüglich des Personenverkehrs wurden vereinbart:

Gemeinsame Einrichtungen und Dienstvorschriften für die Aufbewahrung und Wiederaushändigung der im örtlichen Bereiche der Bahnverwaltungen zurückgelassenen Gegenstände (Fundsachen),

Uebereinkommen, betreffend Regelung der Ansprüche aus einer stattgehabten Verschleppung von Reisenden auf unrichtige Bahnstrecken,

Herausgabe eines Verzeichnisses der zur Ausstellung von Leichenpässen befugten Behörden.

Uebereinkommen zwischen den Deutschen Bahnverwaltungen einerseits und den Verwaltungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen andererseits, betreffend Aushändigung von Freifahrtscheinen an die gegenseitigen Bediensteten auf Grund von Empfehlungsschreiben, welches Uebereinkommen mit gewissen Abänderungen später auch für den Verkehr der Deutschen Bahnverwaltungen untereinander angenommen worden ist.

Uebereinkommen, betreffend die Gepäckabfertigung auf Grund von Freifahrtsausweisen auch nach solchen Stationen, für welche im gewöhnlichen Verkehr eine direkte Gepäckabfertigung nicht eingerichtet ist.

Von den abgelehnten Anträgen ist bemerkenswerth, dass ein in der Verbandsversammlung beschlossenes „Uebereinkommen, betreffend Regelung der Fahrgeldreklamationen" bei der satzungsmässig schriftlichen Abstimmung der Verwaltungen zu Fall kam. Diese Angelegenheit ist darauf im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen weiter bearbeitet worden.

Bezüglich der Beförderung lebender Thiere sind vereinbart worden:

Vorschriften über die Beförderungsbegünstigungen für Brieftaubensendungen,

Grundsätze für die Bekanntgabe der zur Beförderung von Viehsendungen bestimmten Züge,

Bestimmungen eines einheitlichen Verfahrens bei Durchführung der bezüglich der Viehbegleiter gegebenen Vorschriften,

Grundsätze für die Berechnung der Zuschläge für Werth- und Lieferfristversicherungen bei Beförderung lebender Thiere.

Für den Militärverkehr gaben die gesetzlich eingeführten

Militärtransport-Ordnung für Eisenbahnen im Kriege nebst Militärtarif, sowie

Militärtransport-Ordnung für Eisenbahnen im Frieden

Veranlassung zur schleunigen Ausarbeitung der hierzu erforderlichen umfangreichen Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen:

Als allgemeine Angelegenheiten gelangten zur Erledigung:

Die erste Ausarbeitung sowie die auf Grund der in den verflossenen Jahren gemachten Erfahrungen zu Stuttgart beschlossene theilweise Aenderung der Verbands-Satzungen und -Geschäftsordnung,

die Vereinbarung der Grundsätze für Bekanntgabe von Verkehrsstörungen und Leitung von Personen und Gütern über Hülfslinien, endlich

eingehende Erörterungen und Beschlussfassung über Festsetzung übereinstimmender Deutscher Bezeichnungen der für den Verkehr mit dem Publikum vorzugsweise bestimmten Dienststellen und Diensträume.

Die wichtigste und umfangreichste Arbeit, nämlich die Ausarbeitung „Allgemeiner Vorschriften für Abfertigung von Personen und Reisegepäck, von Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Eil- und Frachtgütern", mit welcher der Verband schon durch den allererst eingebrachten Antrag befasst worden ist, hat noch nicht vollendet werden können. Die für die Vorbearbeitung bestellte Unterkommission hat jedoch in 7 verschiedenen Sitzungen einen vollständigen Entwurf ausgearbeitet, welcher noch im Laufe dieses Monats in einer ausserordentlichen Kommissionssitzung zu Cassel durchberathen werden wird. Es wird daher vielleicht schon der nächsten Verbandsversammlung im November d. J. die Möglichkeit zur endgültigen Beschlussfassung hierüber geboten werden. Einzelne die gemeinsame Regelung besonders dringlich erheischenden Theile dieser Abfertigungsvorschriften sind jedoch schon, wie in Vorstehendem angegeben, erledigt, insbesondere die Annahme eines übereinstimmenden Frachtkarten-Musters.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband das in seinen Satzungen gekennzeichnete Arbeitsfeld, nämlich „die Fortbildung der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern betreffenden Dienstzweige, sowie die Herbeiführung einer thunlichen Uebereinstimmung der hierauf bezüglichen Vorschriften, insbesondere über das Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren unter Beachtung der Grenzen des Geschäftsgebietes der ständigen Tarifkommission bezw. der in Tarifangelegenheiten abzuhaltenden Generalkonferenzen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen" auf allen Theilen in Angriff genommen hat. Wenn derselbe hierbei in der in Betracht stehenden verhältnissmässig kurzen Zeit 15 umfangreiche, in sich abgeschlossene Vorschriften, Dienstanweisungen und Uebereinkommen, sowie mehrere „Zusammenstellungen", unter denen die einen stattlichen Band bildenden Zoll- und Steuervorschriften den ersten Platz einnehmen, fertiggestellt hat, so kann dem Verbande das Zeugniss nicht versagt werden, dass er mit seltenem Eifer und Anspannung aller Kräfte gearbeitet hat. Dabei hat er mehrfach ganz neue Gebiete bearbeitet, und der grosse Nutzen, ja die Nothwendigkeit seines Daseins wurde deutlich erkannt, als es sich nach Einführung der oben erwähnten Militärtransport-Ordnungen darum handelte, mit grösster Beschleunigung gemeinsame Ausführungsbestimmungen zu denselben für alle Deutsche Bahnen festzustellen.

Nunmehr, und wenn insbesondere auch die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften eingeführt sein werden, dürften alle wichtigeren Zweige derjenigen dienstlichen Thätigkeit, für welche der Verkehrsverband eine gemeinsame Ordnung herbeizuführen beabsichtigt, dementsprechend geregelt sein. Die fernere Thätigkeit des Verbandes wird daher weniger darin bestehen, weitere grössere Dienstvorschriften auszuarbeiten, als vielmehr die bereits eingeführten weiter fortzubilden. Da aber der mitten im pulsirenden Leben stehende Eisenbahnbetrieb stets neue Fragen zeitigt und neu auftauchende Bedürfnisse zu befriedigen hat, so würden auch für den Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband immer neue Aufgaben erwachsen, welche derselbe zweifellos in stets gleicher trefflicher Arbeit wie bisher zur Ehre und zum Nutzen des Deutschen Eisenbahnwesens lösen wird.

Die Reform des Personentarifes der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.*)

Schon seit längerer Zeit bildete die angesichts der fortwährenden Zunahme des Güterverkehrs doppelt befremdliche Erscheinung der Stagnation des Personenverkehrs den Gegenstand der eingehendsten Aufmerksamkeit des Herrn Ministers für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen, und hat derselbe im Interesse der Förderung dieses wichtigen Zweiges unseres wirthschaftlichen Lebens in den letzten Jahren, so insbesondere durch die Einführung der Abonnementskarten und Kartenhefte, sowie der Werthmarkenbillets, verschiedene Maassnahmen getroffen, welche als vorbereitende Versuche dienten, um festzustellen, in welchem Maasse die Hebung des Personenverkehrs mit Hilfe von richtig angewandten Preisermässigungen erreicht werden könnte.

Die auf diesem Wege gesammelten Erfahrungen, sowie der Umstand, dass die gebotenen Ermässigungen in bedeu-

*) Dem „Pester Lloyd" entnehmen wir die vorstehenden Mittheilungen über die Reform des Personentarifes, welche mit 1. August auf den Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Wirksamkeit treten wird.

tendem Maasse in Anspruch genommen wurden, haben erwiesen, wie gross das Streben und das Bedürfniss nach Fahrpreisermässigungen im Publikum ist. Andererseits aber haben sich all' diese partiellen Einrichtungen, wie die Erfahrung zeigte, ungenügend erwiesen, um die Wohlthat des billigen Reisens allen Schichten der Bevölkerung zugänglich zu machen. Das Gros der Bevölkerung blieb nämlich nach wie vor der Bahn fern und benutzte dieselbe — besonders auf weiteren Strecken — nur dann, wenn hierfür ein zwingendes Bedürfniss vorlag, wie dies zur Genüge aus der bedauerlichen Thatsache hervorgeht, dass bei uns nach Maassgabe der Bevölkerung auf einen Einwohner für das Jahr durchschnittlich kaum eine Eisenbahnreise entfällt, während in Oesterreich durchschnittlich Jedermann die Eisenbahn mehr als zweimal, in Deutschland fünf- und in England sogar fünfzehnmal benutzt.

Weiter war zu erwägen, dass aus einer Vergleichung unserer Personentarife — auch abgesehen von der Transportsteuer — mit jenen der übrigen Länder sich das Resultat ergibt, dass unsere Tarife weit höher sind, als die der meisten Europäischen Staaten und dass, wie die Statistik zeigt, zufolge der geringeren Dichtigkeit der Bevölkerung unseres Landes und der grösseren Entfernung der Verkehrscentren von einander, die durchschnittliche Länge der von einem Reisenden zurückgelegten Strecke mehr als das Doppelte beträgt als in Oesterreich oder Deutschland. Ein Reisender legt nämlich durchschnittlich bei uns 61 km, in Oesterreich 37 und in Deutschland 28 km zurück.

Alle diese Umstände mussten zur Erkenntniss führen, dass das derzeit bestehende Personentarifsystem einer den heimischen Verhältnissen angepassten radikalen Reform bedarf, welche bei entsprechender Berücksichtigung der wirthschaftlichen Momente und der Anforderungen des Verkehrs die zweckmässigste Lösung folgender Aufgaben vor Augen zu halten hätte:

1. Dass die grossen Entfernungsunterschiede im allgemeinen ausgeglichen und insbesondere die Differenzen, welche von der Hauptstadt, als dem Mittelpunkt des Landes gerechnet, in den verschiedenen Relationen bestehen und welche infolge der auf dieselben entfallenden hohen Fahrgebühren auf den Verkehr hemmend einwirken und die wünschenswerthe freie Bewegung zwischen einzelnen Theilen des Landes unmöglich machen, nach Thunlichkeit gemildert werden, in welcher Hinsicht ein besonderes Augenmerk darauf zu legen war, dass der Maximalsatz mit Rücksicht auf die faktischen Verhältnisse dem durchschnittlichen Leistungsvermögen der Bevölkerung mit Sorgfalt angepasst werde;

2. dass die gebotenen, möglichst weitgehenden Ermässigungen derartig gewährt werden, dass die Wirkung derselben für alle Schichten der Bevölkerung gleichmässig zur Geltung komme, und dass

3. die zu ergreifenden Maassnahmen gleichzeitig sich als wirksames Mittel zur Hebung und Entwickelung des Verkehrs bethätigen und somit auch dafür Gewähr bieten, dass die durch die weitgehenden Preisermässigungen unbedingt erforderlichen Opfer in nicht zu langer Zeit wieder ausgeglichen werden.

Neben diesen Hauptzwecken war auch darauf Gewicht zu legen, dass das neue System möglichst einfach, leicht verständlich und übersichtlich sei und dass durch dasselbe eine Ersparniss an Zeit und Arbeitskraft geboten werde.

Schliesslich waren noch jene grossen ökonomischen und kulturellen Wirkungen, welche eine derartige Reform hervorzubringen berufen sind, sowie deren Einfluss auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der Hauptstadt in Betracht zu ziehen, welch' letztere sich mit Hilfe dieser Reform zum wirklichen Mittelpunkte des Landes aufzuschwingen in der Lage sein wird.

Aus alledem ergibt sich, dass eine derartige Reform der Personentarife nicht durch die Uebernahme oder Nachahmung eines theoretischen oder auch eines bestehenden Systems erreicht werden konnte, sondern dass mit Berücksichtigung unserer speziellen wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse ein solches System aufzustellen war, welches sich diesen Verhältnissen am vollkommensten anpasst und sich sozusagen aus demselben entwickelt.

Als die zweckmässigste Form eines solchen Systems wurde nun diejenige des Zonentarifes erkannt, welcher die grösste Vereinfachung der Manipulation ermöglicht und in Zukunft nach Beseitigung der diesbezüglich noch zu bewältigenden technischen Schwierigkeiten, auch eine Verallgemeinerung des Fahrkartenverkaufs in der Weise gestattet wird, wie dies mit den Brief- und Stempelmarken geschieht.

Der neue Tarif wird am 1. August d. J., und zwar auf dem ganzen Netze der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, die verstaatlichten Linien der Ungarischen Westbahn und der Budapest-Fünfkirchener Bahn mit eingerechnet, sowie auf den Bahnen, welche im Betriebe der Ungarischen Nordostbahn stehen, zur Einführung gelangen, so dass die leichte Bewegung der Ungarischen Bevölkerung in allen Richtungen des Landes zu noch nicht dagewesenen und auch von dem einfachen Manne aus dem Volke erschwinglichen Preisen ermöglicht wird, ein Moment, welches für die wirthschaftlichen Verhältnisse unseres Vaterlandes Perspektiven eröffnet, deren Konsequenzen sich heute wohl gar nicht absehen lassen.

Diesbezüglich genüge es, darauf hinzuweisen, dass der Maximalfahrpreis für jede Reise über 225 Kilometer bei Personen- und Omnibuszügen, für welche fernerhin kein Preisunterschied bestehen wird, in der dritten Klasse 4 fl., in der zweiten Klasse 5 fl. 80 kr. und in der ersten Klasse 8 fl. betragen wird, und diese Preise bei den Eilzügen um 20 pCt. mehr, also 4 fl. 80 kr., 7 fl. und 9 fl. 60 kr. ausmachen werden.

Zu diesen Preisen wird daher fernerhin auch die längste Reise auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zurückgelegt werden können, mit der alleinigen Beschränkung, dass in dem Falle, wenn die Reise über Budapest hinaus stattfindet, die Preise bis und ab Budapest separat berechnet werden.

Diese Beschränkung erschien nicht so sehr durch Rücksichten finanzieller Natur, als hauptsächlich aus dem naturgemässen Interesse der Hauptstadt geboten.

In welchem Maasse die erwähnten Fahrpreise bei Distanzen über 225 km hinter den heutigen Fahrpreisen zurückstehen, zeigt die folgende Tabellr:

Von	Nach		Fahrpreise in Oe. W.					
			Personen- und Omnibus-Züge			Eilzüge		
oder vice versa			I.	II.	III.	I.	II.	III.
Budapest	Kaschau	Derzeit	16,40	11,50	8,20	18,80	13,30	9,40
		Zukunft	8,—	5,80	4,—	9,60	7,—	4,80
	Grosswardein	Derzeit	14.90	10,40	7,40	17,20	12,20	8,60
		Zukunft	8 —	5,80	4,—	9 60	7,—	4,80
	Klausenburg	Derzeit	24.10	16 90	12,—	26 50	18,70	13,20
		Zukunft	8,—	5 80	4,—	9,60	7,—	4 80
	Kronstadt	Derzeit	42 10	28,90	19 20	46,50	32,70	23 20
		Zukunft	8,—	5,80	4,—	9,60	7,—	4 80
	Arad	Derzeit	15.40	10,80	7,70	—	—	—
		Zukunft	8,—	5,80	4,—	—	—	—
	Semlin	Derzeit	19,90	13,70	9,10	23 30	16,40	11,70
		Zukunft	8.—	5,80	4,—	9,60	7,—	4 80
	Agram	Derzeit	22,70	16 70	11,40	—	—	—
		Zukunft	8,—	5,80	4,—	—	—	—
	Fiume	Derzeit	37,10	27,80	18,60	—	—	—
		Zukunft	8,—	5.80	4,—	—		—
	Wien	Derzeit	10 50	7,50	5 50	12.—	9,—	6,—
		Zukunft	9,—	6,80	4,50	10,80	8,50	5,40

Aber auch bei geringeren Längen als 225 km werden die Fahrpreise wesentlich reduzirt, so dass die Ermässigung gegenüber den heutigen normalen Preisen im Durchschnitte etwa 40 pCt. beträgt, resp. man fernerhin ungefähr zu denselben Preisen die höhere Klasse der Schnellzüge benutzen können wird, als man bisher in der nächst niedrigen Klasse der Personenzüge gezahlt hat.

Dasselbe Verhältniss tritt auch zwischen bisherigen Omnibus- bezw. gemischten Zugpreisen und den Personenzugpreisen ein.

Wie gross ziffermässig die Ermässigung bei mittleren Distanzen ist, zeigen die nachstehenden Beispiele:

Von	Nach		Fahrpreise in Oe. W.					
			Personen- und gemischte Züge			Eilzüge		
oder vice versa			I.	II.	III.	I.	II.	III.
Szolnok	154 km Arad	Derzeit	9,30	6,50	4,60	10,80	7,60	5,40
		Zukunft	5,—	4,—	2,50	6,—	4,80	3,—
Miskolcz	88 km Kaschau	Derzeit	5,30	3,70	2,70	6,20	4,40	3,10
		Zukunft	3,—	2,40	1,50	3,60	2,90	1,80

Schliesslich wurden für den Lokalverkehr im engeren Sinne, resp. für den Nachbarverkehr ausserordentlich billige Taxen normirt, und zwar für den Verkehr mit jeder nächsten (Nachbar-) Station in der 3. Klasse 10, in der 2. Klasse 15 und in der 1. Klasse 30 kr., und im Verkehr mit der zweitnächsten Station 15 kr. in der 3., 22 kr. in der 2. und 40 kr. in der 1. Klasse.

Der Zweck dieser grossen Ermässigung ist, den bislang unentwickelten und zu bedeutender Entfaltung fähigen Nachbarverkehr nach Möglichkeit zu heben.

Was nun den Tarif selbst anbelangt, so ist derselbe, wie bereits Eingangs erwähnt, ein Zonentarif, bestehend aus zwei Gruppen, nämlich: erstens einer Gruppe mit zwei Zonen für den unmittelbaren Nachbarverkehr und einer zweiten Gruppe mit 14 Zonen für den Fernverkehr.

In die erste Zone des Nachbarverkehrs fällt nach dem Obigen der Verkehr zwischen je zwei Nachbarstationen, resp. Billetausgabestellen, inklusive der zwischen denselben sowie den über die Nachbarstation hinaus bis zu der zweiten Station gelegenen Haltestellen (Wächterhäusern), in die zweite Zone hingegen der Verkehr bis zur zweiten Nachbarstation und bis zu den über diese zweite Station hinaus bis zu der dritten Station gelegenen Haltestellen.

Die Karten für den Nachbarverkehr werden auch in Blättern zu 10 Stück und in den frequenteren Relationen in erster Reihe für die Umgebung der Hauptstadt auch in Heften zu 30 und 60 Stück — im letzteren Falle mit einem 5prozentigen, resp. 10prozentigen Nachlasse — zu haben sein, und brauchen lediglich dem Kondukteur zur Dekupirung vorgewiesen zu werden (wie dies heute mit den Billets der Kartenhefte geschieht) und gelten diese Karten immer in beiden Richtungen, so dass anstatt einer Tour- und Retourkarte sogleich bei der Abfahrt zwei solche Karten gelöst werden können.

Rücksichtlich des Fernverkehres fallen in die erste Zone alle Stationen bis zu einer Entfernung von 25 km.

Von der zweiten bis zur elften Zone steigt sodann die kilometrische Entfernung der einzelnen Zonen um je 15, und von der zwölften bis zur vierzehnten um je 25 km.

Der Fahrpreis für die erste Zone beträgt für Personen-, gemischte und Omnibuszüge in der I. Klasse 50, in der II. Klasse 40, in der III. Klasse 25 kr.; für Schnellzüge in der I. Klasse 60, in der II. Klasse 50 und in der III. Klasse 30 kr. einschl. aller Nebengebühren und steigen diese Preise bis zur zwölften Zone um eben diese Beträge.

In der dreizehnten Zone betragen sodann die Fahrpreise je nach den drei Klassen 7,—, 5,30 und 3,50 bei den Personenzügen, bezw. 8,40, 6,50 und 4,20 bei den Schnellzügen, endlich in der vierzehnten, letzten Zone, wie bereits früher erwähnt, 8,—, 5,80 und 4,—, bezw. 9,60, 7,— und 4,80 fl.

In Verbindung mit dem neuen Personentarif war auch der Gepäcktarif umzugestalten, wobei ebenfalls die möglichsten Erleichterungen für das reisende Publikum und die Vereinfachung der Manipulation vor Augen gehalten wurden.

Wir bemerken, dass das bisherige Freigewicht in Zukunft nicht mehr gewährt werden wird, da es in keiner Weise gerechtfertigt erscheint, dass der Reisende, welcher der Bahn kein Gepäck zur Beförderung übergibt, ebensoviel zahle, wie jener, obendrein meist mehrbemittelte, welcher von der Bahn auch diese separate Dienstleistung beansprucht.

Andererseits wurden jedoch, um auch in dieser Beziehung jenen eine Erleichterung und Vereinfachung zu bieten, deren Verhältnisse die Mitführung von grösserem Gepäck erheischen, auch im Gepäckverkehr billige Zonentaxen festgesetzt, auf Grund welcher auch für Gepäck gegenüber den heute bestehenden hohen Taxen eine wesentliche Verbilligung eintreten wird.

Die Taxirung wird nämlich in der Weise vorgenommen, dass hierfür drei Zonen festgesetzt werden, nämlich bis 50 km, von 51 bis 100 und über 100 km.

Die Gebühren werden sodann in der Weise ermittelt, dass für jedes Gepäckstück bis zu dem Gewichte von 50 kg in der ersten Zone 0,25, in der zweiten 0,50 und in der dritten 1 fl. zu zahlen sein wird, während für Gepäckstücke von einem Gewichte über 50 bis 100 kg das Doppelte und für noch schwerere das Vierfache obiger Taxen zur Einhebung gelangt, bei welchem System auch die sowohl für die Bahn als auch für das Publikum lästige und zeitraubende Abwage des Gepäcks im Lokalverkehr in der Regel entfallen wird können.

Erwähnt sei noch, dass der sogenannte kombinirbare Rundreiseverkehr auch weiterhin aufrecht bleibt, damit das Publikum sich wie bisher Reisetouren auf Grund der bestehenden Ermässigungen für das Ausland zusammenstellen könne.

Da ausser der Ungarischen Nordostbahn auch die Kaschau-Oderberger Bahn — letztere vorläufig für den Anschlussverkehr ihrer Ungarischen Linien — das neue Tarifsystem, resp. die neuen billigen Fahrpreise zur Anwendung bringen wird, so werden auch im Verkehr mit den Stationen dieser Bahnen sehr namhafte Verbilligungen eintreten, was insbesondere der längs dieser Bahnen wohnenden ärmeren Bevölkerung es um so mehr erleichtern wird, in der Hauptstadt und in den reicheren Gegenden des Landes einen Erwerb zu suchen, als die bisherige 50prozentige Fahrpreissermässigung für in Gruppen reisende landwirthschaftliche und sonstige Arbeiter auch fernerhin aufrecht bleiben soll.

Auch der Besuch unserer Karpathengegenden wird nunmehr zu Preisen möglich sein, für welche beispielsweise die Alpen nicht aufgesucht werden können.

Die Ermässigungen in diesen Relationen zeigt in einigen Beispielen die nachfolgende Tabelle, bezüglich welcher zu bemerken ist, dass die Verbilligungen gegenüber jenen im eigenen Verkehr der Ungarischen Staatsbahnen aus dem Grunde verhältnissmässig geringer sind, weil die Zonen dort, wo mehrere Bahnen am Transport betheiligt sind, für jede Bahn getrennt berechnet werden.

Von	Nach		Fahrpreise in Oe. W.					
			Personen- und gemischte Züge			Eilzüge		
oder vice versa			I.	II.	III.	I.	II.	III.
Budapest	Poprád*)	Derzeit	22,30	16,30	11,40	25,20	18,10	12,60
		Zukunft	11,50	8,60	5.75	13,10	9,80	6,55
Budapest	M.-Sziget**)	Derzeit	26,70	18,70	13,30	28,90	20,30	14,50
		Zukunft	14,—	10,60	7,—	15.40	11.80	7,70
Debreczin	Egerjes	Derzeit	16,40	11.60	8,20	—	—	—
		Zukunft	8,50	6,50	7,25	—	—	—
Szatmár	Szeged	Derzeit	23,60	16,60	11,80	—	—	—
		Zukunft	11,50	8,60	5,75	—	—	—

Ein ähnliches Verhältniss wird auch für den Verkehr zwischen der Zagorianer Bahn, auf welcher der neue Tarif ebenfalls zur Einführung gelangt, und den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen eintreten, während auf den übrigen, in der Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Nordostbahn stehenden Vizinalbahnen die jetzigen Fahrpreise einstweilen noch bestehen bleiben.

Die Fahrpreise werden sich nach obiger Darstellung in den zwei Zonen des unmittelbaren Nachbarverkehres und in den vierzehn Zonen des Fernverkehres wie folgt stellen:

	Eilzüge			Personenzüge		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Classe					
	Kreuzer					
Erste Station	—	—	—	30	15	10
Zweite Station	—	—	—	40	22	15
1. Zone 1—25 km	60	50	30	50	40	25
2. „ 26—40 „	120	100	60	100	80	50
3. „ 41—55 „	180	150	90	150	120	75
4. „ 56—70 „	240	200	120	200	160	100
5. „ 71—85 „	300	250	150	250	200	125
6. „ 86—100 „	360	300	180	300	240	150
7. „ 101—115 „	420	350	210	350	280	175
8. „ 116—130 „	480	400	240	400	320	200
9 „ 131—145 „	540	450	270	450	360	225
10. „ 146—160 „	590	500	300	500	400	250
11. „ 161—175 „	650	550	330	550	440	275
12. „ 176—200 „	710	600	360	600	460	300
13. „ 201—225 „	840	650	420	700	530	350
14. „ 226 und darüber	960	700	480	800	580	400

Hierdurch ergibt sich auch eine Vereinfachung in der Billetsmanipulation, indem an Stelle der zahlreichen Billetsorten nur 14 verschiedene Billets für jede Klasse im Fernverkehre treten.

---

*) Bis Kaschau mit Eilzug.
**) Bis Debreczin mit Eilgut.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn am 1. d. Mts. in Betrieb genommene Lokalbahn Hotzendorf - Neutitschein (10,2 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1999 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Wagen-Uebereinkommen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2152 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Prüfung der Möglichkeit einer erweiterten Umrisslinie für Güterwagen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2163 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2165 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmässigen Lieferfristen usw. (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2166 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Bestimmung über die Feststellung von Schäden an Gütern (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 2167 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 2200 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Rundreiseverkehr des Vereins (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 2212 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend das Protokoll der zu Wien am 22./23. Mai d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 2217 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Protokoll der zu Budapest am 27./28. Mai d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 13. d. Mts.).

Mecklenburgische Friedrich Franzbahn.

Die Anzahl der im Jahre 1888 beförderten Personen einschl. Militärs betrug nach dem Geschäftsbericht 1 402 396 gegen 1 321 274 im Vorjahre und der von denselben zurückgelegten Personenkilometer 62 429 118 (60 318 422). Die Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung (einschl. der Nebeneinnahmen für beförderte Hunde der Reisenden usw.) betrug 2 142 347 gegen 2 056 698 *M.*, mithin mehr 85 649 *M.*

An Reisegepäck wurden 5 369 t auf 332 592 km befördert und dafür 41 462 *M.*, im Durchschnitt 7,72 *M.* für die Tonne und 0,12 *M.* für Tonne und Kilometer vereinnahmt. Gegen die Beförderung und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergibt das Jahr 1888 eine Mehrbeförderung von 44,9 t auf 4 611 km mehr und eine Mindereinnahme von rund 273 *M.*

Befördert wurden an Eil-, Express- und Frachtgütern usw. 699 925 (+ 41 085) t mit 45 119 981 (+ 5 006 155) tkm. Die Einnahme aus der Güterbeförderung, verglichen mit derjenigen des Vorjahres, ergibt für Eil- und Expressgüter 91 493 (131 750) — 40 257 *M.*, für Frachtgüter 2 279 618 (2 058 227) + 221 391 *M.*, an Nebenerträgen 51 042 (56 867) — 5 825 *M.*, überhaupt 2 422 152 (2 246 843) + 175 309 *M.*

An Vieh (einschl. Hunde der Reisenden) gelangten zusammen 254 395 Stück oder 27 433 t mit 2 943 278 tkm zur Beförderung. Die Einnahme für die Viehbeförderung (ausschl. derjenigen für beförderte 3 793 Stück Hunde der Reisenden, welche in der Einnahme aus der Personenbeförderung mitenthalten ist) betrug 180 546 *M.* bezw. durchschnittlich 0,71 *M.* für das Stück, 6,58 *M.* für die Tonne und 0,061 *M.* für das Tonnenkilometer. Das Jahr 1888 ergibt gegen das Vorjahr eine Mehrbeförderung von 55 094 Stück und 6 025 t mit 1 249 977 tkm mit einer Mehreinnahme von 5 060 *M.*

Die beförderte Nettolast, auf das Kilometer Beförderungslänge berechnet, betrug bei der Personenbeförderung (für die Person 0,075 t) 4 682 184 tkm, bei der Gepäckbeförderung 332 592 tkm, bei der Güterbeförderung 45 119 982 tkm und bei der Viehbeförderung 2 943 278 tkm, zusammen 53 078 036 gegen 45 871 994 tkm, mithin im Jahre 1888 mehr 7 206 042 tkm.

Auf das Kilometer Bahnlänge (1888 im Jahresdurchschnitt 372,08 gegen 352,72 km im Vorjahre) wurden 3 769 gegen 3 746 Personen im Vorjahre, 14,4 (15,1) t Gepäck, 1 772,1 (1 752,8) t Güter (ausschl. frachtfreie Dienstgüter) und 684 (565) Stück Vieh befördert.

Von den Personen- und Tonnenkilometern kommen auf jedes Kilometer Bahnlänge im Jahresdurchschnitt 167 784 (171 009) Personenkm und 123 155 (112 660) tkm (ausschl. frachtfreie Dienstgüter und Nebentransporte).

Die Einnahmen betrugen im ganzen 5 149 648 (4 881 616) *M.* und auf das Kilometer Bahnlänge im Jahresdurchschnitt aus dem Personenverkehr 5 758 (5 831) *M.*, aus der Gepäckbeförderung 111 (118) *M.*, aus der Güterbeförderung 6 510 (6 370) *M.*, aus der Viehbeförderung 485 (498) *M.* und an Nebenerträgen 976 (1 023) *M.*, zusammen 13 840,16 (13 839,92) *M.*, sonach im Jahre 1888 mehr 0,24 *M.* Nach Hunderttheilen verhalten sich die Einnahmen zu deren Gesammtsumme wie folgt: Personenverkehr 41,60 (42,13), Gepäckbeförderung 0,81 (0,85), Güterbeförderung 47,03 (46,03), Viehbeförderung 3,51 (3,60) und Nebenerträge 7,05 (7,39) Hundertstel.

Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 360 421 (338 393) *M.*, für die Bahnverwaltung 690 026 (628 111) *M.*, für die Transportverwaltung 1 679 596 (1 598 126) *M.*, zusammen 2 730 043 (2 564 630) *M.*

Die Betriebsausgaben vertheilen sich für das Nutzkilometer auf die allgemeine Verwaltung mit 0,22 (0,25) *M.*, auf die Bahnverwaltung mit 0,42 (0,47) *M.* und auf die Transportverwaltung mit 1,02 (1,20) *M.*, zusammen mit 1,66 (1,92) — 0,26 *M.* und erforderten von der Gesammteinnahme: Allgemeine Verwaltung 7,00 (6,93), Bahnverwaltung 13,39 (12,87) und Transportverwaltung 32,62 (32,74), zusammen 53,01 (52,54) Hundertstel, mithin gegen das Vorjahr 0,47 Hundertstel mehr.

Einer Gesammteinnahme von 5 149 648 *M.* steht eine Betriebsausgabe von 2 730 043 *M.* gegenüber, der Ueberschuss beziffert sich mithin auf 2 419 605 *M.*, zu welchem noch der aus dem Jahre 1887 auf die Betriebsrechnung für 1888 übernommene Gewinnvortrag mit 310 000 *M.* tritt, wodurch sich ein Gesammtüberschuss von 2 729 605 *M.* ergibt. Von letzterem ist zu zahlen bezw. zu gewähren: 1. die vertragsmässig an die Grossherzogliche Regierung für 1888 zu leistende Annuität mit 960 000 *M.*, 2. die regulativmässig dem Erneuerungsfonds für 1888 zu überweisende Rücklage von 380 000 *M.*, 3. die Eisenbahnsteuer mit 18 988 *M.*, 4. Zinsen für Prioritätsobligationen mit 11 855 *M.*, 5. die letzte Rücklage in den Feuerversicherungsfonds mit 3 468 *M.*, 6. Tantième mit 27 816 *M.* und 7. als Rücklage in den statutarischen Reservefonds 4 977 *M.* Von der Verwaltung wurde vorgeschlagen, als Dividende auf das Stammaktien-Kapital von 16 200 000 *M.* 6,25 pCt. mit 1 012 500 *M.* zu vertheilen, welcher Vorschlag von der Generalversammlung angenommen wurde (siehe Nr. 43 S. 442 d. Ztg.), den Rest von 310 000 *M.* dagegen als Gewinnvortrag auf die Betriebsrechnung für 1889 zu übertragen.

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen und Unfälle im April.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat April d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 41 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 34 374,27 km befördert: An fahrplanmässigen Zügen: 15 347 Kurier- und Schnellzüge, 143 371 Personenzüge, 73 701 gemischte Züge und 127 804 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 720 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 27 917 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 842 278 936 Achskm bewegt, von denen 248 321 169 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Von den 232 419 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen verspäteten im ganzen 1 525 oder 0,66 pCt. (gegen 1,11 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,69 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 481 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 044 Verspätungen (0,45 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,47 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 216 289 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 646 oder 0,76 pCt., mithin 0,31 pCt. mehr. Infolge der Verspätungen wurden 837 Anschlüsse versäumt (gegen 1 269 in demselben Monat des Vorjahres und 926 im Vormonat). Bei 10 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 16 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der auf je eine Verspätung entfallenden Züge und Achskilometer geordnet; danach nehmen die Unterelbesche, die Kiel-Eckernförde - Flensburger und die Main - Neckarbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Zahl der Verspätungen nach der Zahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im

Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln, die Hessische Ludwigsbahn und die Main-Neckarbahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen bei denjenigen Zügen, welche infolge von Hochwasser ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus diesen Gründen sind 59 Züge streckenweise ausgefallen.

Tondern-Hoyer-Emmerlef.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, welche bereits allgemeine Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Tondern nach Hoyer angefertigt hat, ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten auch für eine Fortsetzung von Hoyer nach Emmerlef beauftragt worden.

Werra-Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresberichte für 1888 hat sich der Verkehr in erfreulicher Weise gehoben und wurde hierdurch und durch theilweise Ermässigung der Betriebsausgaben ein nicht unerheblicher Reingewinn erzielt (3 pCt. gegen 1¾ pCt.). Die Gesellschaft hat im Jahre 1888 eine Gesammteinnahme von 3 006 698 ℳ (2 811 643 ℳ im Vorjahre) erzielt, wovon 984 049 ℳ auf den Personenverkehr, 1 704 290 ℳ auf den Güterverkehr und der Rest auf sonstige Einnahmen entfallen. Der Binnenverkehr war an der Einnahme mit 1 046 388 ℳ (1 027 526 ℳ) betheiligt, der Verkehr mit anderen Bahnen mit 1 648 752 ℳ (1 519 149 ℳ); die verschiedenen Einnahmen betrugen 311 556 ℳ (264 970 ℳ). Die Betriebskosten erforderten 2 110 742 ℳ (2 079 197 ℳ) oder 70,24 pCt. (73,94 pCt.) vom Rohertrage. Zuzüglich des Vortrages aus 1887 bleiben 896 099 ℳ (732 934 ℳ), über welche wie folgt verfügt werden soll: Obligationenzinsen 424 660 ℳ (420 258 ℳ), Eisenbahnsteuer 11 782 ℳ (6 410 ℳ), Dividende 3 pCt. oder 450 021 ℳ (1¾ pCt. bezw. 262 862 ℳ) und Vortrag 9 036 ℳ (143 ℳ).

Auch die Verkehrsentwicklung auf der im Oktober 1886 eröffneten Zweigbahn Sonneberg-Lauscha kann als befriedigend bezeichnet werden. Da die Tilgung der 4 pCt. Prioritätsanleihe 1. Ausgabe noch bis zum Schluss des Jahres 1890 zu unterbleiben hat und für das Jahr 1888 Umwandlungskosten (1887 43 320 ℳ) nicht mehr zu decken waren, so ergibt sich eine Ersparniss an Tilgungsrente, welche ¼—⅓ pCt. des Aktienkapitals gleichkommt.

Die Nebenbahn Themar-Schleusingen wurde im Laufe des vergangenen Jahres fertig gestellt und am 28. Oktober dem Verkehr übergeben. Der Personen- und Stückgutverkehr entwickelte sich sofort in lebhafter Weise, während die zu erwartenden Massentransporte, namentlich von Bau- und Nutzhölzern, nach Lage der geschäftlichen Verhältnisse erst im laufenden Jahre zur Entfaltung kommen werden. — Nachdem im Laufe des Sommers 1888 die besonderen Vorarbeiten der Nebenbahn Immelborn-Liebenstein beendet und die Genehmigung der Preussischen und Meiningischen Regierung gefunden hatten, konnte der Bau selbst noch im Herbste in Angriff genommen werden. Die Betriebseröffnung steht im Spätsommer des laufenden Jahres in Aussicht. — Seitens der Koburgischen Regierung wurde der Bau einer Nebenbahn von Koburg nach Rodach in Anregung gebracht; über die Bedingungen, unter welchen die Werra-Eisenbahngesellschaft geneigt sein könnte, diesem Projekte näher zu treten, sind Verhandlungen eingeleitet. — Die von der Meiningischen Regierung erbaute schmalspurige Nebenbahn Hildburghausen-Heldburg wurde am 1. Juli v. J. bis Heldburg und am 1. Dezember bis zu ihrem Endpunkte Friedrichshall-Lindenau eröffnet. — Die von derselben Regierung geplante schmalspurige Nebenbahn Eisfeld-Unterneubrunn ist im Laufe des vergangenen Herbstes in Angriff genommen worden. — Auf Anregung der Meiningenschen Regierung wurden verschiedene Bahnprojekte, welche im wesentlichen zur Besserung der Verkehrsverhältnisse des Thüringer Waldes geeignet erscheinen möchten, generell bearbeitet; bestimmte Grundlagen für deren weitere Beschäftigung konnten jedoch zur Zeit noch nicht gefunden werden, und sind daher diese Angelegenheiten nicht aus dem Rahmen der allgemeinen Erwägung herausgetreten. — Für die Preussisch-Bayerische Verbindungsbahn Stockheim-Probstzella-Eichicht ist seitens der Bayerischen Staatsbahnverwaltung der Bahnhof Lichtenfels als Betriebsausgangspunkt bestimmt worden, wodurch sich daselbst umfangreiche Erweiterungen und Umbauten nöthig machen. Bei der beschränkten räumlichen Lage des Bahnhofes ist ohne Beseitigung eines grossen Theiles der für die Werrabahn allein bestimmten Gleise und Betriebseinrichtungen dieses Projekt nicht ausführbar. Seitens der Bayerischen Generaldirektion ist deshalb der Wunsch zu erkennen gegeben worden, einen Gemeinschaftsbahnhof mit Bayerischer Verwaltung einzurichten. Die seit längerer Zeit hierüber gepflogenen Verhandlungen sind nunmehr dem Abschlusse nahe. — Bei der auf Kosten der Stadt Schmalkalden betriebenen Nebenbahn Wernshausen-Schmalkalden betrugen die Einnahmen 68 394 ℳ, die Ausgaben 39 064 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 29 330 ℳ an die Eigenthümerin — die Stadtgemeinde Schmalkalden — abgeführt werden konnte. Der Weiterbau dieser Bahn nach Klein-Schmalkalden und Zella-Mehlis, welcher von der Preussischen Staatsbahn auf fiskalische Kosten beabsichtigt wird, ist nach Vollendung der Vorarbeiten nunmehr in Angriff genommen worden.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Das Betriebsergebniss des Jahres 1888 bekundet eine abermalige, wenn auch nur geringe Steigerung. Nach dem uns vorliegenden Geschäftsberichte hat die Gesellschaft im Jahre 1888 im Personenverkehr 433 907 (im Vorjahre 428 532) ℳ und im Güterverkehr 585 477 (546 728) ℳ vereinnahmt. Zuzüglich des Uebertrages aus dem Vorjahre und sonstiger Eingänge wurde eine Gesammteinnahme von 1 148 216 (1 081 516) ℳ erreicht, während die Betriebsausgaben 687 656 (653 476) ℳ erheischten. In Hunderttheilen der Gesammtausgaben betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 10,98, der Bahnverwaltuung 27,13 und der Transportverwaltung 61,89 Hundertstel. Nachdem dem Erneuerungsfonds ausser den bei den Betriebsausgaben bereits verrechneten Beträgen noch 24 934 (34 866) ℳ zugeführt worden sind, verbleiben 435 625 (393 172) ℳ Reingewinn, woven 330 000 ℳ zur Vertheilung einer Stammprioritäten-Dividende von 3⅓ (3) pCt. verwendet werden, während die Stammaktien wieder leer ausgehen. Bezüglich der Einbebung der Dividendenscheine Nr. 2—8 der Stammprioritäten wird mitgetheilt, dass bis jetzt 12 912 Serien, theils voll, theils aus einzelnen Scheinen bestehend, somit 78 (Ende 1887 74) pCt. der im Ganzen vorhandenen 16 500 Serien eingelöst sind. — Das Bahnprojekt Roda-Schonleina-Bürgel ist vorläufig aufgegeben worden. — Von der gekündigten 4½ pCt. Prioritätenanleihe sind noch 16 900 ℳ nicht eingelöst und daher seit dem 1. Januar 1885 zinslos.

Ueber die Verkehrsverhältnisse der Bahn sagt der Bericht: Bezüglich der Transportleitung über die diesseitige Bahn sind infolge der Verstaatlichung der Nordhausen-Erfurter und der Saal-Unstrutbahn weitere Aenderungen derart eingetreten, dass ein Theil der bisher über Erfurt-Weimar auf die diesseitige Bahn übergegangenen Transporte nunmehr über Grossheringen geleitet wird, wodurch der Gesellschaft immerhin nicht unwesentliche Frachtbetheiligungen entzogen wurden. Im Uebrigen hat der Verkehr im Jahre 1888 abermals eine Steigerung erfahren.

Die inzwischen abgehaltene Generalversammlung hat den Rechnungsabschluss und die vorgeschlagene Dividende genehmigt.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresberichte für 1888/89 betrugen die Einnahmen aus dem Güterverkehre und den Nebenerträgen (Personenverkehr findet auf der Eisern-Siegener Bahn nicht statt) zusammen 261 320 ℳ, die Ausgaben 120 177 ℳ und der Ueberschuss 141 143 ℳ. Letzterer wird, wie folgt, vertheilt: Erneuerungsfonds 4209 ℳ, Bilanzreservefonds 2891 ℳ, Reservefonds 1 600 ℳ, Verzinsung der Prioritäten 4 500 ℳ, Eisenbahnsteuer 2 418 ℳ, 6 pCt. Dividende an die Stammprioritäten = 37 830 ℳ, 5 pCt. Dividende an die Stammaktien = 20 000 ℳ, Tantièmen 10 871 ℳ, Tilgung von Stammprioritäten 56 500 ℳ, Vortrag 323 ℳ. Für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind bis zum 31 März 1889 1 287 873 ℳ verausgabt, welchem Betrage — abgesehen von den getilgten Stammprioritäts-Aktien — 400 000 ℳ Stammaktien, 650 000 ℳ Stammprioritäts-Aktien und 100 000 ℳ Prioritätsobligationen (weitere 100 000 ℳ Obligationen sind noch unbegeben im Besitz der Gesellschaft) gegenüberstehen, sodass ein Ausfall von 137 873 ℳ vorhanden ist. Zur Erweiterung der Stationen usw. und der Einrichtung der Personenbeförderung sind noch etwa 180 000—220 000 ℳ erforderlich. Die Verwaltung der Gesellschaft wird der Generalversammlung behufs Beschaffung der erforderlichen Geldmittel die Ausgabe von 200 000 ℳ Aktien vorschlagen.

Cronberger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrug die Gesammt-Roheinnahme 111 989 (im Vorjahre 106 831) ℳ, die Betriebsausgabe 68 924 (67 539) ℳ. Verwendet wurden für Zinsen der Prioritaten 9 500 ℳ, für Tilgung 1 628 ℳ, für den Erneuerungsfonds 1 195 ℳ und für den Betriebsreservefonds 507 ℳ. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss, ertheilte Entlastung und beschloss 5 pCt. Dividende an die Prioritäts-Stammaktien (wie 1887) zu vertheilen.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Geschäftsbericht und Generalversammlung.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre im Jahre 1888 betrugen 236 216 ℳ, aus dem Güterverkehre 1 825 478 ℳ, aus Nebenerträgen 315 271 ℳ, zusammen 2 376 965 ℳ, und unter Hinzurechnung des Vortrages aus dem Jahre 1887 von 13 693 ℳ im ganzen 2 390 658 ℳ. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 1 028 483 ℳ; mithin verbleibt ein Ueberschuss von 1 362 175 ℳ

Von diesem Betriebsüberschusse sind zu verwenden zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds I 193 713 M, in den Erneuerungsfonds II 10 000 M, in den Reservefonds I 25 680 M und zur Dotirung des in Gemässheit des Gesetzes vom 18. Juli 1884 gebildeten Reservefonds II 54 070 M, wonach noch 1 078 712 M verbleiben. Die Vertheilung derselben wurde wie folgt beantragt: 5 pCt. Dividende an 12 840 000 M Stamm-Prioritätsaktien mit 642 000 M, 3 pCt. Dividende an 12 840 000 M Stammaktien mit 385 200 M, Tantieme für den Aufsichtsrath 10 272 M, Eisenbahnsteuer 27 032 M und zum Vortrag auf neue Rechnung 14 208 M. Die Betriebsausgaben betrugen gegen das Vorjahr mehr 167 682 M, welche wesentlich auf einer infolge des Verkehrsandranges während mehrerer Monate des Jahres 1888 unvermeidlich gewesenen Inanspruchnahme fremder Betriebsmittel beruht. Die hierfür im Jahre 1888 nothwendig gewordene Summe stellt sich auf 178 813 gegen 96 939 M im Vorjahre. Die Verwaltung giebt der Hoffnung Raum, dass durch die Vermehrung des Fuhrparks im abgelaufenen Geschäftsjahre in dieser Ausgabeposition in Zukunft eine nicht unerhebliche Ersparniss erzielt werden wird.

In der Generalversammlung der Gesellschaft waren 11 Aktionäre mit 4442 Aktien anwesend. Dem Vorstand wurde Entlastung ertheilt und die Dividende auf 5 pCt. für die Stammprioritäten, auf 3 pCt. für die Stammaktien festgesetzt. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes wurden wiedergewählt.

Wismar-Rostocker Eisenbahn.

Die auf den 20. d. Mts. einberufene Generalversammlung soll u. a. über den Bau einer Eisenbahn Neubukow-Alt-Gaarz Beschluss fassen.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Der Generalversammlung wurde die Vertheilung einer Dividende von $2^3/_8$ pCt. — d. i. 14,25 M für die Aktie — mit 195 937 M empfohlen.

Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahn.

In der Generalversammlung ist der Jahresabschluss für 1888 genehmigt und dem Vorstande Entlastung ertheilt. Die Einnahmen des abgelaufenen Jahres haben ein Plus von 9 840 M gegen das Vorjahr erbracht. Die mit $4\frac{1}{2}$ pCt. gegen $2\frac{1}{2}$ pCt. im Jahre 1887 festgesetzte Dividende gelangt sofort zur Auszahlung.

Saalbahn.

In der Generalversammlung, in welcher 7 100 Aktien mit 582 Stimmen vertreten waren, wurden der Geschäftsbericht, die Jahresrechnung und die Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. an die Stammprioritätsaktien genehmigt, Entlastung ertheilt und die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsraths wiedergewählt.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Gesellschaft, in welcher 3 267 600 M Aktienkapital vertreten war, hat den Rechnungsabschluss sowie die sofortige Auszahlung von $7\frac{1}{2}$ pCt. Dividende genehmigt und die ausscheidenden Mitglieder des Ausschusses wiedergewählt.

In dem Aufsichtsrathe beschäftigt man sich, wie verlautet, mit der Frage wegen Ausgabe von etwa 3 Millionen Mark neuer Aktien, da die Umwandlung der 4 pCt. Prioritäten vorläufig als abgelehnt zu betrachten ist.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

In dem Jahresbericht wird bemerkt, dass die Hoffnung, die Verluste an Frachten, welche mit der Eröffnung der Bahnlinie Meuselwitz-Ronneburg nothwendig verbunden sein mussten, könnten durch die Hebung des Kohlenvertriebes ersetzt werden, nicht in Erfüllung gegangen ist und schon dadurch eine Mindereinnahme bedingt war. Dieselbe wurde aber noch wesentlich dadurch erhöht, dass in dem vergangenen Geschäftsjahre der Versand von Durchgangsgütern von Zeitz aus nach dem südwestlichen Theil des Königreichs Sachsen fast vollständig in Wegfall gekommen ist. Wenn dennoch die Vertheilung einer nur unerheblich niedrigeren Dividende als im Jahre 1887 in Vorschlag gebracht werden kann, so ist dies den nicht unwesentlichen Ersparnissen in einzelnen Ausgabetiteln zu verdanken. Der Personenverkehr ist um 19 207 Personen gestiegen und hat 101 216 M gegen 94 098 M im Jahre 1887 eingebracht. Der Güterverkehr umfasste 450 793 t und ist gegen das Vorjahr um 92 029 t gesunken. Die Gesammteinnahmen des Jahres 1888 beliefen sich auf 927 741 M, denen 433 410 M als Betriebsausgaben gegenüberstehen, so dass sich 494 331 M als Bruttoüberschuss ergeben. Zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen sind hieraus 89 463 M zu verwenden; ferner entfallen auf Tantièmen 12 688 M, auf Steuern 31 040 M. Die Dividende der Stammprioritäten soll auf $8^1/_{12}$ pCt. (178 237 M), diejenige der Stammaktien auf $9^1/_{16}$ pCt. (172 720 M) festgesetzt werden.

Kiel-Flensburger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt eine Dividende von 4 pCt. vor.

Eisenberg-Bürgel-Jena.

Zur Verbindung der Hauptbahnen im Saal- und im Elsterthale wird eine normalspurige Lokalbahn geplant von Eisenberg über Bürgel nach Porstendorf bei Jena an der Saalbahn, welche man auch nach Apolda fortzusetzen gedenkt. Die Vorbereitungen zu dieser Bahn, welche ein reichgesegnetes Gebiet von grosser landschaftlicher Schönheit und auch einiger Gewerbthätigkeit erschliessen würde, werden von Jena aus durch die Saalbahn und von Eisenberg aus bis Bürgel vom Betriebsleiter der Eisenberg-Crossener Bahn Hrn. Baurath Plessner betrieben und von den beiden betheiligten Regierungen, besonders von Weimar gern gesehen und gefördert.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden vom 16.—31. Mai d. J. an Steinkohlen und Koks täglich im Durchschnitt abgefahren 47 Wagenladungen gegen 191 Wagenladungen in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode und gegen 179 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der zweiten Maihälfte d. J. 612 Wagenladungen gegen 2335 in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Kündigung Deutsch-Russischer Tarife.

Die Direktion der Russischen Weichselbahn hat an die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Bahn folgendes Schreiben gerichtet: „Infolge Aufforderungsschreibens unserer Regierung sind wir genöthigt, das durch Abmachungen d. d. Petersburg 28./2. 83 nebst allen hierzu ergangenen protokollarischen bezw. schriftlichen Nachträgen begründete Vertragsverhältniss zwischen der Ostpreussischen Südbahn, der Marienburg-Mlawkaer Bahn, den Südwestbahnen und der Weichselbahn betreffs Regelung der Getreidetarife bezw. des Getreideverkehrs von Russischen Bahnen nach Königsberg via Grajewo und nach Danzig dergestalt zu kündigen, dass dasselbe mit dem 31. Juli n. St. seine Endschaft erreicht."

Die „Danz. Ztg." macht hierzu darauf aufmerksam, dass in Petersburg kürzlich Verhandlungen zwischen dem Ministerium und den Russischen Eisenbahnverwaltungen über eine Neubildung der Russischen Getreidetarife für Sendungen nach den Russischen Häfen und den nach diesseitigen Häfen führenden Eisenbahnlinien begonnen haben und dass mit Rücksicht auf die beabsichtigte Neuregelung dieser Tarife die Kündigung erfolgt sei.

XXX. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure.

Der Verein Deutscher Ingenieure, mit fast 6300 Mitgliedern und 31 Bezirksvereinen, eine der bedeutendsten Vereinigungen auf dem Gebiete wissenschaftlicher Technik, hält seine XXX. Hauptversammlung in Karlsruhe in den Tagen vom 5. bis 8. August d. J. ab. Von den in den Sitzungen zu verhandelnden Gegenständen sind, abgesehen von den inneren Angelegenheiten des Vereins, als allgemein interessant folgende zu erwähnen: 1. Errichtung technischer Mittelschulen, 2. Herausgabe einer Litteraturübersicht, 3. Errichtung eines Denkmals für Robert Mayer, den Begründer der mechanischen Wärmelehre. 4. Beseitigung der Belästigung durch Rauch und Russ in den grossen Städten. An Vorträgen sind bis jetzt die folgenden zugesagt: 1. Herr Professor Gothein: Die geschichtliche Entwicklung der Badischen Industrie. 2. Herr Einbeck: Die heutige Bedeutung der Akkumulatoren bei der Verwendung des elektrischen Stromes. 3. Herr Baurath Bissinger: Die Höllenthalbahn. Während der drei ersten Tage finden in Karlsruhe neben den Verhandlungen auch Besichtigungen dortiger Fabriken, sowie der städtischen gewerblichen Anlagen statt; am 4. Tage wird die Höllenthalbahn gelegentlich eines Ausfluges zum Titisee besichtigt.

Luxemburger Sekundärbahnen.

Aus dem Geschäftsberichte für das Jahr 1888.

Das Resultat des Jahres 1888 wird als ein befriedigendes bezeichnet und steht nur wenig hinter demjenigen des Jahres 1887 zurück. Die Zunahme der Einnahmen gegenüber denjenigen des Vorjahres beträgt 0,5 Hundertstel, diejenige der Ausgabe 1,3 Hundertstel. Die Einnahmen mit 144 632 Frcs. haben ungefähr den gleichen Betrag erreicht wie im Vorjahre. Der Güterverkehr hat sich im vorliegenden Berichtsjahre auf der Linie Cruchten-Larochette bedeutend gehoben, während der Personenverkehr durch die andauernde ungünstige Witterung

auf der Linie Luxemburg-Remich eine beträchtliche Minder-Einnahme brachte, ohne welcher das Ergebniss ein wesentlich besseres geworden wäre. Durch die Ausbeutung der Erzlager, welche mit dem Eisenbahnunternehmen verbunden ist, wurden 131 691 gegenüber 110 379 Frcs. im Vorjahre gewonnen. Die andauernde günstige Lage der Eisenindustrie brachte eine vermehrte Nachfrage nach Erzen. Die erzielten Preise waren etwas höher als im Vorjahre, allein die ungünstigen Frachtverhältnisse, namentlich für Differdingen, traten einer lohnenden Ausbeutung immer noch hindernd in den Weg.

Das Obligationen-Kapital ist durch ordentliche und ausserordentliche Tilgungen von 985 000 auf 783 000 Frcs. vermindert. Der Zinsfuss von 5 auf Hundert entspricht weder der allgemeinen Lage des Geldmarktes noch der Güte des alle Sicherheit bietenden Titels, so dass der Verwaltungsrath beabsichtigt, die ganze Anleihe zu kündigen und den Zinsfuss zu erniedrigen.

Die anhaltend schlechte Witterung wirkte sehr ungünstig auf den Verkehr der Linie Luxemburg-Remich. Trotz vermehrten fahrplanmässigen Zügen blieben die Einnahmen aus der Personenbeförderung hinter denjenigen des Vorjahres bedeutend zurück; der Güterverkehr erlitt eine, wenn auch kleinere, Einbusse. Zu den verminderten Einnahmen von 3951 Frcs. tritt noch eine Mehrausgabe von 1973 Frcs., so dass das Jahresergebniss sich um 5924 Frcs. ungünstiger stellt als im Vorjahre. Der Personenverkehr verminderte sich gegen das Vorjahr um 6.08 Hundertstel und die daraus erzielte Einnahme um 3.62 Hundertstel. Im Gepäckverkehr war eine Verminderung der Einnahmen um 0,88 Hundertstel und eine solche von 3.38 Hundertstel an befördertem Gewicht zu verzeichnen. Der Güterverkehr entspricht einer Abnahme von 10,02 Hundertstel an befördertem Gewicht und von 3,19 Hundertstel in den Einnahmen. Die Leistung an Tonnenkilometern ist um 3,49 Hundertstel zurückgegangen, die mittlere Transportweite ist auf 8,83 km und der Ertrag für die Tonne von 1,45 auf 1,56 Frcs. gestiegen. Der Verkehr der Station Luxemburg mit der Wilhelm-Luxemburg-Bahn belief sich auf 10 368 gegen 9 312 t, hat sich somit gegen das Vorjahr um 1 056 t gehoben.

Der Verkehr der Linie Cruchten-Larochette, welcher seit Jahren nur kleine Ueberschüsse lieferte, welche nicht einmal die Einlage in den Erneuerungsfonds erreichten, nahm im Berichtsjahre einen ziemlichen Aufschwung, welcher zum grössten Theil aus ausserordentlichen Gütertransporten herzuleiten ist. Die Einnahmen sind um 16.60 Hundertstel gestiegen, ohne dass die Ausgaben sich erhöht haben. Im Güterverkehre war eine Zunahme von 53.71 Hundertstel am Gewicht und von 40.23 Hundertstel in den Einnahmen zu verzeichnen.

Auf beiden Linien wurden zusammen 179 088 (188 947) Personen, 241 (245) t Gepäck, 1 855 (1 971) Stück Vieh und 23 631 (22 523) t Güter befördert. Geleistet wurden 118 558 (113 756) Lokomotivzugskilometer und zusammen 939 089 (879 824) Wagenachskilometer; ferner 2 080 630 Personenkm und 233 123 tkm. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 91 887 (94 644) Frcs., aus dem Viehverkehr 1 989 (2 253) Frcs., aus dem Gepäckverkehr 3 161 (3 148) Frcs., aus dem Güterverkehr 40 430 (36 556) Frcs., und aus verschiedenen Quellen 7 165 (7 313) Frcs., zusammen 144 632 (143 916) Frcs. oder für das Bahnkilometer 3 616 (3 597) Frcs. und für das Zugskilometer 1,22 (1,27) Frcs., während sich die Ausgaben auf zusammen 110 568 (109 067) Frcs. bezifferten. d. i. auf das Bahnkilometer 2 764 (2 726) Frcs und auf das Zugskilometer 0,93 (0 96) Frcs.

Von dem aus dem Gesammtbetriebe (Ausbeutung der Erzlager und Bahnbetrieb) entsprungenen Gewinne von 116 095 Frcs. wurden beantragt 2 306 Frcs. zur Tilgung der Bahnanlage für Erzausbeutung in Differdingen, 22 000 Frcs. als Abschreibung den Erzlagern und Bahnanlagen, 2 000 Frcs. als Abschreibung einem neu angekauften kleinen Erzfelde im Heidenfeldchen zu überweisen, 7 813 Frcs. zur Tilgung der Neuanschaffungen an Rollmaterial und Neubauten. und 1 650 Frcs. zur Tilgung der Auslagen für Vorarbeiten in Heintzeberg zu verwenden, 80 000 Francs als 4 pCt. (gegen 3 pCt. im Vorjahre) Dividende an die Aktionäre zu vertheilen und den Rest mit 325 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Vorschläge des Verwaltungsrathes wurden von der am 27. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung genehmigt.

Aus der Schweiz.

Vereinigung der Jura-Bern-Luzern Eisenbahn und der Schweizerischen Westbahn.

Nach übereinstimmender Meldung politischer Blätter haben in Bern unlängst Verhandlungen zwischen den Verwaltungen der Bern-Jura-Luzernbahn und der Schweizerischen Westbahn bezüglich einer Vereinigung beider Eisenbahngesellschaften begonnen. Die betreffenden Vorschläge, welche von der Bank für Handel und Industrie und der Internationalen Bank in Berlin für sich und namens einer Reihe Schweizer Institute unterstützt sind, sollen grundsätzlich angenommen und zur Prüfung und Feststellung eines Vorprojektes an einen zu diesem Zwecke gewählten Auschuss verwiesen sein.

Centralbahngesellschaft.

Der Verwaltungsrath hat die von der Direktion der Nordostbahn ausgearbeiteten Pläne für die Linie Koblenz-Stein genehmigt. Für die von der Centralbahn zu bestreitende Hälfte der Baukosten im Betrage von 2¼ Millionen Francs soll ein Theil des sich auf 4 Millionen Francs belaufenden Restes der 4 pCt. Anleihe von 1886 verausgabt werden.

Jura-Bern-Luzern-Eisenbahn.

Nach dem Jahresberichte für 1888 haben die Einnahmen 8 293 200 Frcs. (im Vorjahre 7 588 255 Frcs.), die Betriebsausgaben 4 904 748 (4 568 989) Frcs. betragen. Nach Hinzurechnung bezw. Abzug gewisser Beträge verbleiben zur Verfügung der Aktionäre 1 887 109 Frcs., wovon nach dem Beschlusse der Generalversammlung 1 400 000 Frcs. zur Vertheilung einer Dividende von 4 pCt. verwendet und 487 109 Frcs. zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben in diesem und in dem nächsten Jahre vorgetragen werden sollen.

Ueber die Baukosten der Brünigbahn wird erst der nächste Geschäftsbericht Auskunft geben.

Strassenbahn mit Dampfbetrieb in den Aussengemeinden Zürichs.

Die Gemeinderäthe von Hottingen, Hirslanden, Fluntern, Ober- und Unterstrass verlangen laut der „Neuen Zürcher-Zeitung gemeinsam durch ihre, zu diesem Zwecke als Ausschuss zusammengetretene Präsidenten, die Konzession für folgende vier Strassenbahnlinien zur Verbindung der Gemeinden unter sich und mit der Stadt: 1. Bahnhof-Seilergraben-Zeltweg bis zum Hegibach in Hirslanden; 2. Kronenhalle- (bezw. Bahnhof Enge) - Rämistrasse (Pfauen) - Hottingerstrasse - Freiestrasse-Klosbach; 3. Pfauen-Rämistrasse-Linde Oberstrass; 4. Bahnhofbrücke-Krone Unterstrass. Eine Bankvereinigung will das Bau- und Betriebskapital von 750 000 bis 1 000 000 Frcs. unter gewissen Bedingungen hinsichtlich des Strassenunterhalts beschaffen und die Ausgabe der Aktien der an Stelle des Ausschusses tretenden neuen Gesellschaft gewährleisten. Es wird Dampf oder elektrischer Betrieb in Aussicht genommen.

Aus Russland.

Eisenbahnkongress.

Die Vorlage für die neuen Getreidetarife soll, wie die „Now. Wremja“ erfährt, auf Anordnung des Finanzministers dem in Petersburg zusammengetretenen Kongress von Eisenbahnvertretern zur Prüfung unterbreitet worden sein. Nach anderweitigen Mittheilungen soll sogar bereits eine bezügliche Entscheidung erfolgt sein.

Moskau-Kursk-Eisenbahngesellschaft.

Die Moskau-Kursk-Eisenbahngesellschaft verzeichnet für das Jahr 1888 günstige Betriebsergebnisse. Der Ueberschuss ist im Vergleich zum Vorjahr um 297 000 R. grösser; da ausserdem in Folge der Steigerung des Rubelpreises die Ausgaben für den Dienst der Goldanleihen niedriger waren, so stellt sich der nach Abzug der Reserverücklagen verfügbare Reingewinn um 584 000 R. höher. Die Verzinsung und Tilgung der Baringanleihe hat 1 889 456 R. gekostet gegen 2 023 330 R. im Vorjahr. Vom nächsten Jahr ab wird, wie die „Magd. Ztg.“ annimmt, dieser ganze Ausgabeposten in Wegfall kommen, da die Tilgung der genannten Anleihe im laufenden Jahre beendet wird. Zur Sicherstellung dieser Anleihe ist seiner Zeit der grösste Theil des Aktienkapitals (110 312 Stück von den im Ganzen vorhandenen 182 640 Stück) hinterlegt. Da nun die verpfändeten Aktien durch die Tilgung der Baringanleihe frei werden, so wird eine günstige Umgestaltung der Finanzlage des Unternehmens in nahe Aussicht gestellt. Aus dem 1888er Abschluss hat die Regierung 510 899 R. (die Hälfte des verfügbaren Reingewinns) als Abzahlung auf frühere Fehlbeträge erhalten. Die „Magd. Ztg.“ setzt voraus, dass die auf solche Weise in den Folgejahren noch zu deckenden Fehlbeträge nicht mehr von grossem Belang sein können, so dass auch in dieser Beziehung in nicht ferner Frist eine Entlastung der Gesellschaft eintreten dürfte.

Moskau-Rjäsan Eisenbahngesellschaft.

Der Rechenschaftsbericht für das Jahr 1888 weist auf den Hauptlinien eine Gesammteinnahme von 7 220 529 R., auf den Nebenlinien eine solche von 161 258 R. auf. Die Ausgaben betrugen auf den Hauptlinien 2 777 737 R., auf den Zweigbahnen 62 035 R., mithin ergibt sich ein Ueberschuss von insgesammt 4 542 015 R. Nach Abstrich der Abzüge verbleiben 3 351 947 R., von welchen 30 R. 24 Kop. auf jede Aktie gegen 29 R. 50 Kop.

im Jahre 1887 und 25 R. 30 Kop. im Jahre 1886 als Dividende zur Vertheilung gelangen sollen.

Warschau-Terespoler Eisenbahn.

Wegen des demnächst bevorstehenden Auskaufs der Warschau-Terespoler Eisenbahn soll, wie die „Nowosti" erfahren, das Verkehrsministerium bereits mit dem Finanz- und Kriegsministerium in Beziehung getreten sein. Gemäss Art. 26 des Vertrages über die Abtretung dieser Bahn an eine private Gesellschaft hat die Regierung nach Ablauf von 20 Jahren zu jeder Zeit das Recht, die Bahn auszukaufen und die Verwaltung zu übernehmen. Der Verkehr auf der Bahn ist im Jahre 1867 eröffnet, folglich besitzt die Regierung bereits seit dem Jahre 1887 das Auskaufsrecht. Die Warschau-Terespoler Eisenbahn bildet die letzte Abtheilung der Linie, welche Moskau mit Warschau vereinigt. Auf der 22. Werst (23,5 km) von Brest, bei der Station Shabinka der Moskau-Brester Bahn, stossen die der Krone gehörigen Polessje Bahnen an diese. Nach bewerkstelligtem Auskauf der Bahn und nach Anlage eines Zweiges Shabinka-Brest würde die Regierung daher ein Schienennetz besitzen, welches Wilna, Kowno und Brjansk mit Warschau verbindet und jedenfalls eine wichtige ökonomische, politische und strategische Bedeutung hat.

Ernteaussichten.

Nach den bis zum 10./22. Mai d. J. reichenden Nachrichten verspricht das Wintergetreide im Europäischen Russland im Durchschnitt nur eine mittelmässige Ernte, welche hinter dem Ertrage des Jahres 1888 zurückbleiben wird. Letzteres gilt namentlich vom Winterweizen. Im Süden sind die Aussichten erheblich ungünstiger als in Mittel- und Nordwestrussland. Günstige Berichte liegen vor aus den Gouvernements Orel, Tula, Rjäsan, Tambow, Woronesch, Pensa, Moskau, Wladimir, Kalisch, Smolensk, Pskow, Witebsk, Petersburg, Livland, Esthland, Kurland, Twer, Nowgorod, Mohilaw, Minsk, Wjatka und Kostroma. Die über die Sommersaaten bis zum 10./22. Mai bei dem Domänenminister eingegangenen Nachrichten beziehen sich nur auf den Süden Russlands. Im Gegensatz zu den Wintersaaten wird festgestellt, dass trotz der etwas verspäteten Aussaat das Sommergetreide in ganz Südrussland durchgehends eine günstige Ente verspricht.

Bücherschau.

Zur Frage der Zufuhrbahnen in Russland. Nebst statistischer Nachweisung über die in den Jahren 1866—1885 bewegten Getreidequantitäten. Von Oscar Mertens, Kanzleidirektor der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft, Riga, Kommissionsverlag von U. Kymmel, 1889.

Der Zweck der vorbezeichneten, 115 Seiten umfassenden statistischen Arbeit ist eine Darstellung der Entwicklung des Feldbaues in dem ausgedehnten Russischen Reiche, wie derselbe sich unter der Mitwirkung des etwa in den letzten 30 Jahren geschaffenen Eisenbahnnetzes herausgebildet hat. Behufs Gewinnung der hierzu erforderlichen Unterlagen sind die bezüglichen Angaben der Rechenschaftsberichte sämmtlicher im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Russlands mit Ausnahme der Finnländischen, Transkaukasischen, Uraler und Baskuntschak-Bahnen benutzt, wobei allerdings unerwiesen ist, ob die in einem Jahre beförderten Mengen auch als Ernteüberschuss desselben gelten können. Wohl mit Recht hat der Herr Verfasser jedoch angenommen, dass der hierbei in dem einzelnen Falle etwa gemachte Fehler sich bei einer Betrachtung der Ergebnisse mehrerer Jahre ausgleicht. Ferner ist der bei dem Mangel zuverlässiger Aufschreibungen sehr schwierige Versuch gemacht, die auf der Wolga beförderten Massen und die Herstellungsgebiete derselben festzustellen, ausserdem sind die vorhandenen Unterlagen über den Verkehr auf der Düna, soweit derselbe sich bei Riga vereinigt, und schliesslich die Nachweisungen des Handels- und Manufaktur-Departements über die Ausfuhr derjenigen Hafen- bezw. Zollplätze benutzt, welche weder gleichzeitig an einer Eisenbahnstation, noch an einem Flusse liegen, dessen in Frage kommendes statistisches Material bereits anderweitig gesammelt zur Verfügung steht. Auf Grund des demgemäss gruppirten Zahlenmaterials ist das Gebiet bestimmt, aus welchem die beförderten Mengen zur Eisenbahn herangebracht sind. Mit Rücksicht darauf, dass der Verfasser bei der Erörterung dieser Frage auf die Mitwirkung der Eisenbahnverwaltungen angewiesen war, hat derselbe sich in letzterer Beziehung auf diejenigen Bahnen beschränkt, zu welchen seine eigene Verwaltung, die Riga-Dünaburger Eisenbahn, in geschäftlichem Verkehr steht, so dass ein Opfer an Zeit und Mühe von denselben wohl in Anspruch genommen werden konnte.

Aus den gesammelten Nachweisungen ergibt sich beispielsweise allein in der Zeit vom Jahre 1875 bis zum Jahre 1885 ein Zuwachs des überhaupt beförderten Getreides, d. h. Hafer, Roggen, Gerste, Weizen und Mais von 135 622 000 Pud oder 61,6 pCt. und ein Zuwachs des überhaupt beförderten (Roggen- und Weizen-)Mehls von 33 744 000 Pud oder 63,6 pCt. In derselben Zeit ist der Verkehr auf 12 Bahnen eröffnet, von welchen im Jahre 1885 an Getreide 72 214 000 Pud und an Mehl 10 853 000 Pud befördert sind; der Rest des Zuwachses entfällt somit auf die umfangreichere Herstellung im Gebiete der schon vor 1885 im Betriebe gewesenen Bahnen. Beachtenswerth ist hierbei, dass im Allgemeinen die auf den Eisenbahnen beförderten Massen zugenommen, die Antheile der übrigen Verkehrswege dagegen abgenommen haben; im Jahre 1885 entfallen auf die Eisenbahnen bereits 73 pCt., auf die letzteren nur 27 pCt. Die grösste Einbusse haben augenscheinlich wegen der hohen Beförderungskosten die ausschliesslich von Landfuhrwerken benutzten Wege erlitten; sodann folgt der Verkehr auf der Wolga, welche wohl kaum länger als 6 Monate benutztbar ist.

Der Herr Verfasser erörtert weiterhin folgende drei Fragen: 1. Wie gross ist das Gebiet, aus welchem gegenwärtig den Bahnen Getreide zum Transport zugeführt wird? 2. Welches Mittel empfiehlt sich, um das gegenwärtige Zufuhrgebiet über seine augenblicklichen Grenzen hinaus zu erweitern? 3. Welche Erzeugungsgebiete bedürfen am dringendsten schneller Hilfe? Aus den bezüglichen Betrachtungen wird mit Bestimmtheit gefolgert, dass zur Erschliessung weiter, bisher noch wenig ausgenützter Landstriche, sowie zur Hebung der Steuerkraft derselben in einem umfassenden Maassstabe auf die Herstellung von Zufuhrbahnen Bedacht genommen werden muss, welche in ihrer räumlichen Längenausdehnung jedoch mit Rücksicht auf die Beförderungskosten und demgemäss auf die Beförderungsfähigkeit der landwirthschaftlichen Erzeugnisse gewisse, je nach Lage der Verhältnisse selbstverständlich verschiedene Grenzen nicht überschreiten dürfen. Nachdrücklich betont der Verfasser, dass der Staat die Lösung dieser wichtigen Fragen in die Hand nehmen muss, da das bedeutende Kapital, welches zur Herstellung der Zufuhrbahnen erforderlich ist, nur durch denselben zu erlangen sein dürfte und da grade der Staat von dem Ausbau der Zufuhrbahnen sich grosse Vortheile versprechen könne.

Die anregende und lehrreiche Schrift sei unserem Leserkreise warm empfohlen.

Personalnachrichten.

† August Sammann wurde am 17. August 1822 in Hannover geboren, besuchte 1839—42 die polytechnische Schule daselbst und gehörte dem Deutschen Eisenbahnwesen vom Anfang seines Entstehens bis zu seinem am 15. Juni 1888, somit jetzt gerade vor einem Jahre, in Jena erfolgten Tode an.

Zuerst war S. thätig bei der Leipzig-Dresdener Bahn, dann bei der Königl. Hannoverschen. Hierauf wurde er Chef des Maschinenwesens bei der Königl. Oberschlesischen Bahn in Breslau. Auf Veranlassung seines Freundes, des verewigten v. Weber, verliess er diese Stellung, um technischer Leiter der Lüders'schen Wagenbaugesellschaft in Görlitz zu werden und als er aus Gründen, welche mit der Tüchtigkeit der Leitung nichts zu thun hatten, jene Stellung 1874 wieder verliess, wurde er Direktor der Saalbahn und wirkte in dieser Stellung bis ein Jahr vor seinem Tode, wo ihn wiederholte Schlaganfälle nöthigten seine Thätigkeit einzustellen. S. war ein Ingenieur von scharfem Verstande, hellem Blick und hatte eine glückliche Hand. Er besass den Muth des Experiments und die Beharrlichkeit des pfadsuchenden und bahnbrechenden Pioniers der technischen Wissenschaften. Sein Pflichtgefühl war ebenso gross als sein Fleiss und die Förderung aller idealen Interessen gingen bei ihm stets parallel mit seiner praktischen Thätigkeit. Auch war er wegen seines gemüthvollen Humors wohlgelitten in allen Gesellschaftskreisen, in welchen er verkehrte und ein tüchtiger Leiter des Ostthüringischen Ingenieurvereins, welcher, gleich seinen vielen Freunden, seinen Heimgang aufrichtig betrauerte.

Preuss. Staatsbahnen.

Der Direktor des Eisenbahnbetriebsamts zu Braunschweig, Regierungsrath von Mühlenfels, ist zum Geheimen Finanzrath und vortragenden Rath im Finanzministerium ernannt worden.

Die Eisenbahn von La Guayra nach Caracas.

La Guayra ist Lösch- und Ladeplatz für Caracas, die Landeshauptstadt von Venezuela; einen Hafen im eigentlichen Sinne des Wortes besitzt der Ort nicht, sondern nur eine unbeschützte, sogar feuerthurmlose Rhede, die dem stark wehenden Passat völlig offen steht. Der Ort erhält seine Bedeutung eben lediglich durch die Hauptstadt.

Die Bergbahn nach Caracas schreibt ihren Ursprung erst aus dem Anfang dieses Jahrzehntes her. Früher wurde der Weg nur zu Wagen zurückgelegt, jetzt kann man ihn indessen

noch auf Maulthieren zurücklegen, doch ist die Eisenbahnfahrt ausserordentlich interessant. Dagegen ist auf der alten, jetzt dem Verfall preisgegebenen Strasse der Wagenverkehr nur noch mit ausdrücklicher behördlicher Genehmigung gestattet, Waaren dürfen auf ihr sogar überhaupt nicht mehr befördert werden; eine Bestimmung, die den Zweck hat, der Bahn ausreichende Frachten zu sichern. Die Entfernung von La Guayra bis Caracas beträgt in der Luftlinie 9½ km, durch die Krümmungen der Bahn steigt sie aber auf 38 km. Wenn sie sich an Grossartigkeit auch nicht mit der Andenbahn von Lima nach Chickla, welche 12 000 Fuss Höhe erreicht, messen kann, so gehört sie aber immerhin zu den grossartigsten Eisenbahnbauten.

Der Bahnhof in La Guayra, ein dürftiges Holzgelass mit Wellblechdach, in dem ein Neger mit einem Glase nebst einigen Flaschen Brauselimonade die Restauration darstellt, liegt dicht am Landungsplatz. Zunächst führt die Bahn unten am Strande im Thal entlang, bis sie allmählich ansteigend ins Gebirge abbiegt, ein breites, tiefes Thal in schwieriger Krümmung auf schwerem, rothgestrichenen Balkengerüst überbrückend, um nun längs des Abhanges der Querthäler mit geschickter Benutzung des Geländes durch eine grossartige Felslandschaft in kühnen Schlangenwindungen das Gebirge zu ersteigen. Zur rechten Seite gähnen tiefe Abgründe, in denen sich hin und wieder zur Regenzeit reissende Ströme bilden; zur linken ist das nackte Gestein, dem der Weg für die Bahn durch Sprengung abgewonnen ist. Während man unten im Thal noch hier und dort grünbewaldete Abhänge sieht, zeitigt oben der Pflanzenwuchs nur schwache und dürftige, meistens stachlige Gewächse. Immer höher steigt die Bahn, bis sie in und über den weisslichen Wolken, welche wie ein Schleier auf dem Gebirge lagern, dahinfährt; von Zeit zu Zeit öffnet sich jetzt ein kurzer Durchblick nach der See oder auf das Geleise, das tief unten in mehrfachen Stockwerken aufgebaut ist und in immer neuen, starken Krümmungen zur Höhe ansteigt. Hier ist nur ganz wenig von der Felswand abgesprengt, dort durch die vorspringende Felszunge bloss ein enger Spalt gebrochen, weiterhin ist mit festen Quadern und starker Untermauerung dem Schienenweg die Strasse über die beginnende Thalsenkung geebnet; einzelne Behausungen auf Vorsprüngen, die in das Thal hinausragen, tauchen auf.

Nachdem die Bahn einen der acht — nicht gerade langen — Tunnel durchschnitten hat, eröffnet sich plötzlich ein grauenerregender Anblick; kaum fussbreit vom Geleise, so dass man sich vorbeugen muss, um an der Felswand hinabzuschauen, öffnet sich ein senkrechter Absturz von 2000 Fuss; ein kleiner Felsvorsprung versperrt darauf für Augenblicke den Ausblick in das tief unten liegende Waldthal und abermals gähnt der Schwindel erregende Abgrund den Reisenden an. An dieser Stelle hat der Bahnbau viele Menschenleben gekostet, denn obwohl es verboten war, anders als mit einem Tau um den Leib hier zu arbeiten, so wurde doch die schützende Vorschrift unbeachtet gelassen.

So führt die Bahn weiter durch die Tunnel vorbei an den seltenen Wärterhäuschen, aus denen eine weisse Flagge die Fahrbarkeit der Strecke anzeigt, vorbei auch an den fünf Wasserstationen der Wildniss, bis nach 2½stündiger Fahrt in einer Höhe von fast 2 800 Fuss über dem Meere die Landeshauptstadt Caracas erreicht ist.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der am 14. Mai d. J. stattgehabten Sitzung theilte der Vorsitzende, Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert, die wesentlichsten Ergebnisse der vom Reichs-Eisenbahnamt gefertigten und dem Vereine übersandten Zusammenstellung der auf den Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1888 vorgekommenen Radreifenbrüche mit. Danach sind bei einer Eisenbahn-Betriebslänge von 40 762 km, wovon 11 693 km zwei- und mehrgleisig, und bei 11 314 585 683 geförderten Achskilometern im ganzen 4 577 Radreifenbrüche vorgekommen, davon 3 492 in den Wintermonaten. Durch diese Radreifenbrüche sind 26 Entgleisungen und 268 Zugverspätungen veranlasst worden.

Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Kolle hielt hiernach den angekündigten Vortrag: Reisestudien in Argentinien. Der Vortragende, welcher im vorigen Jahre Argentinien bereist hat, gab eine allgemeine Uebersicht über die Verhältnisse dieses in starker Entwickelung begriffenen Landes, namentlich soweit dieselben für den Deutschen Handel und die Deutsche Industrie von Interesse sind. Die durch Einwanderung rasch sich mehrende Bevölkerung ist sehr wohlhabend, Landwirthschaft und Viehzucht geben reiche Erträge, eigene Industrie findet sich aber im Lande nur in sehr geringem Maasse, so dass dasselbe für den Bezug fast aller Industrieerzeugnisse auf das Ausland angewiesen ist. Ebenso wird zur Zeit auch der Bedarf an Kohlen fast ausschliesslich von England gedeckt. Ausser letzterem Lande bewerben sich um den Argentinischen Markt besonders Nordamerika, Deutschland und Frankreich. Bei der Versorgung des Argentinischen Marktes komme es, wie der Vortragende hervorhob, besonders darauf an, nur durchaus gute Sachen zu liefern. Dem Argentinier komme es nicht auf den Preis an, er sehe nur auf die Güte der Waare.

Herr Geheimer Regierungsrath Schwabe sprach über die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen. Die Güterwagen der Deutschen Eisenbahnen haben gegenwärtig zum grössten Theile eine Tragkraft von höchstens 10 t (200 Ctr.). Durch die Erhöhung der Tragkraft auf 12½ t (250 Ctr.) würden sich nach dem Vortragenden sehr erhebliche Ersparnisse beim Eisenbahnbetriebe ergeben. Herr Regierungs-Baumeister Bassel bemerkte hierzu, dass man auf Amerikanischen Bahnen mit der Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen, wobei man allerdings zum Theil auf ein sehr hohes Maass gegangen sei, vielfach sehr ungünstige Erfahrungen gemacht habe. Ebenso theilt auch Herr Geheimer Ober-Baurath Stambke mit, dass das Ergebniss der auf verschiedenen Deutschen Bahnen früher angestellten Versuche mit Güterwagen von grösserer als der jetzt üblichen Tragkraft zur Fortsetzung dieser Versuche nicht ermuthigt hätten. Im Anschluss hieran theilte Herr Regierungs- und Baurath Claus noch mit, dass die Frage der Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen auch Gegenstand einer eingehenden Erörterung in einer kürzlich stattgehabten Sitzung der Eisenbahnabtheilung der Kaiserlich Russischen technischen Gesellschaft in St. Petersburg gewesen sei. Auch dort seien die Ansichten über diese Frage sehr getheilt gewesen.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden in den Verein aufgenommen als ordentliche einheimische Mitglieder die Herren Regierungs- und Baurath Giese und Regierungs-Baumeister Plock und als auswärtiges Mitglied Herr Baurath Staberow in Dortmund.

Verschiedenes.

Internationaler Kongress für Unfallverhütung in Paris.

Ein internationaler Kongress für Unfallverhütung wird in Verbindung mit der Weltausstellung zu Paris vom 9. bis 14. September d. J. stattfinden. Derselbe wird in zwei Abtheilungen arbeiten, wovon die eine sich mit den Unfällen vom Standpunkte der Gesetzgebung, der Statistik und der Volkswirthschaft beschäftigen wird, während die zweite die technischen Fragen der Unfallverhütung behandeln soll. Unter den bereits zugesagten Vorträgen ist ein Bericht über die Berliner Ausstellung für Unfallverhütung, ein Vortrag über Unfallstatistik, ihre Methoden und Ergebnisse und ein Vortrag über freiwillige und Zwangsversicherung gegen Unfälle zu erwähnen. Als Redner sind insbesondere der Vorsitzende des Kongresses Linder, Professor Emile Müller, Professor Luzzati von Padua, Numa Droz, Toqué, Professor Dejace von Lüttich, Béziat d'Audibert und der Elsässer Bodenheimer zu nennen.

Vom Suezkanal.

Im Anschluss an unsere, in Nr. 43 S. 448 d. Ztg. mitgetheilten Angaben über das Suezkanal-Unternehmen, theilen wir aus dem Jahresberichte desselben noch folgende Einzelheiten mit. Die 3 440 Schiffe, welche den Kanal im Jahre 1888 durchfuhren, haben an Abgaben zusammen 63 037 618 Frcs. bezahlt, während aus der Abgabe für 183 895 Reisende 1 838 957 Frcs. vereinnahmt sind. Für den Schiffen geleistete Dienste sind ferner noch 366 045 Frcs. eingenommen, so dass die Gesammteinnahme aus dem Schiffsverkehr sich auf 65 242 021 Frcs. beziffert, 7 117 245 Frcs. oder 12¼ pCt. mehr als im Vorjahre. Im Jahre 1888 haben den Kanal 192 Schiffe zum ersten Male passirt, 20¾ pCt. mehr als 1887; mehr als 7 m Tiefgang hatten 971 Schiffe oder 28¼ pCt. der Gesammtzahl; hiervon hatten 105 Dampfer 7,49 und 2 Dampfer 7,50 m Tiefgang. Zur Nachtzeit wurde der Kanal von 1 608 oder 46¾ pCt. der Gesammtzahl der Dampfer durchfahren. Im Jahre 1887 betrug die durchschnittliche Dauer der Fahrt durch den Kanal 34 Stunden 3 Minuten, 2 Stunden 8 Minuten weniger als im Vorjahre; im verflossenen Jahre hat eine weitere Verringerung der mittleren Dauer der Durchfahrt um 3 Stunden 18 Minuten stattgefunden. Die Betriebsunkosten des Kanals bezifferten sich auf 7 743 064 Frcs., die Roheinnahmen auf 67 705 341 Frcs. Erstere haben sich seit der Eröffnung des Kanals nur um 2½ Millionen Francs gesteigert. In der Mehrausgabe für den Betrieb ist auch die Summe von 400 000 Frcs. für den Nachtdienst auf dem Kanal mit einbegriffen. Von den Roheinnahmen ist der Betrag von 31 433 901 Frcs. für allerlei Ausgaben, darunter 5 pCt. Zinsen für das Aktienkapital, sowie für Tilgung in Abzug zu bringen; von dem Rest sind 12 676 056 Francs an die Aktionäre am 1. Januar 1889 vertheilt worden. Die Dividende für 1888 beträgt nach Abzug der Kouponsteuer 84 Frcs. 47½ Cts.

Die grössten Krahne der Welt.

Nach Mittheilung des „Handelsmuseum" soll der grösste Krahn der Welt sich in der Ausbesserungsabtheilung des Kriegshafens zu Spezia befinden. Die Tragkraft desselben wird auf 160 000 kg angegeben. Seine Ausladeweite über die Kante der Ufermauer hinaus beträgt 12,2 m und die Hubhöhe über den Wasserspiegel 20 m. Die für ihn schwerste Last vermag dieser durch Wasserdruck getriebene Krahn mit einer Geschwindigkeit von 1 cm in der Sekunde zu heben. Gebaut ist derselbe von W. C. Armstrong in Newcastle. Die beiden nächstgrössten Krahne befinden sich in Hamburg und Antwerpen. Dieselben haben 150 000 und 140 000 kg Tragkraft. Der neueste von ihnen ist der in Hamburg, bei dessen Bau die Firma Krupp in Essen zu Rathe gezogen worden ist. Der Bau selbst erfolgte seitens der Firma Stuckenholz in Wetter a. d. Ruhr. Krupp hat früher seine schweren über See zu befördernden Geschütze des grossen Krahns halber über Antwerpen senden müssen. Jetzt soll seitens der Fabrik angeordnet sein, dass diese schweren Geschütze für den Seetransport über Hamburg gehen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der laut Bekanntmachungen vom 29. v. Mts. und 8. d. Mts. gestörte Verkehr zwischen den Stationen Böhla und Grossenhain (Linie Dresden-Elsterwerda) ist heute wieder aufgenommen worden.

Dresden, am 16. Juni 1889. (1456)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Die Badische Station Appenweier ist mit sofortiger Gültigkeit in den direkten Güterverkehr des Westdeutschen Verbandes aufgenommen. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 14. Juni 1889. (1457)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits. Am 10. August d. J. treten die in den betreffenden Nachträgen zu den Tarifen vom 1. Juli 1885 für die oben bezeichneten Verkehre und zu den zu diesen Tarifen gehörenden Anhängen vom gleichen Tage enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Giesserei-Roheisen in Ladungen von mindestens 10 000 kg von den diesseitigen Stationen Ilsenburg und Wernigerode, bezw. von der Station Blankenburg a. H. der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nach mehreren Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau sämmtlich ausser Kraft.

Von diesem Tage ab kommen für Sendungen von Giesserei-Roheisen in Ladungen von mindestens 10 000 kg in den betreffenden Verkehrsbeziehungen die durchweg höheren Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Berechnung.

Magdeburg, den 15. Juni 1889. (1458)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona. Vom 20. d. Mts. ab tritt für Steinkohlen in Sendungen von mindestens 50 000 kg von den Stationen des Ruhr- und Wurmgebietes nach den zwischen Lüneburg und Wittenberge liegenden Stationen des Direktionsbezirks Altona eine Ermässigung der bestehenden Frachtsätze ein. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen. (1459)

Köln, den 15. Juni 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Unter Abänderung unserer Bekanntmachung vom 1. l. Mts. wird hiermit bekannt gegeben, dass die im Hessisch-Badischen und Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarif für Weisenau-Heidelberg enthaltenen Frachten für Cement am 31. Juli l. J. ohne Ersatz ausser Kraft treten. Die in unserem Lokal-Gütertarif, dem Hessisch-Badischen und Hessisch-Pfälzischen Gütertarif enthaltenen Cementfrachten zwischen Mainz und Weisenau einerseits und Mannheim und Ludwigshafen andererseits werden ab 1. August durch erhöhte Frachten ersetzt, während für Bischofsheim-Mannheim eine Ermässigung von 0,01 *M.* für 100 kg eintritt. Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Bahnen. (1460)

Mainz, den 15. Juni 1889.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen aus dem Neuroder Revier in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach Station Lissa der Oesterreichischen Nordwestbahn kommen vom 15. Juni d. J. ab bis auf Widerruf vorläufig längstens bis Ende Dezember 1889 folgende ermässigte Frachtsätze zur Erhebung: von Wenzeslausgrube 46,4 kr., von Rubengrube 45,3 kr., von Neurode 45,0 kr. und von Möhlten 44,9 kr. für 100 kg.

Berlin, den 11. Juni 1889. (1461MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. Für den Verkehr zwischen Rostock einerseits und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Breslau andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit neue bezw. ermässigte Entfernungen in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft ertheilen.

Berlin, im Juni 1889. (1462MG)
Königliche Eisenbahndirektion
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Am 1. Juli 1889 tritt zum Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borke-Ausnahmetarif vom 1. August 1888 der Nachtrag I in Kraft, welcher enthält:

1. Zuschlagsbeträge, welche den Coursverhältnissen der Oesterreichischen Währung Rechnung tragen und den direkten Frachtsätzen des Haupttarifs und des gegenwärtigen Nachtrages hinzuzurechnen sind.
   Diese Zuschläge gelten vom 15. August und zwar finden bis auf weiteres die in den einzelnen Tabellen unter „b" aufgeführten Beträge Anwendung.
2. Aenderung der Nebengebühren bezüglich der Verzollung der Holzsendungen nach Festmetern, gültig vom 15. August 1889.
3. Aenderung der besonderen Bestimmungen, betreffend die Bahnhofsverhältnisse einzelner Deutscher Stationen.
4. Erweiterung der Bestimmung bezüglich Anwendung der Stettiner Frachtsätze im Verkehr mit Swinemünde.
5. Aufnahme einer Anzahl Deutscher und Ungarischer Stationen in verschiedene Ausnahmetarife.
6. Aenderung von Frachtsätzen.
7. Berichtigungen.

Die durch den vorliegenden Nachtrag infolge Aenderung der Oesterreichischen Antheile eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. August 1889.

Exemplare des Nachtrages können zum Preise von 0,60 *M.* bei den bekannten Dienststellen bezogen werden. (1463)

Breslau, den 12. Juni 1889.
Königliche Eisenbahndirektion.
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit kommen folgende ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Schwefelkies nämlich

Von	Nach Doos	Heufeld	Kelheim	Schrobenhausen
	M.	*M.*	*M.*	*M.*
Grevenbrück	0,74	1,13	0,96	0,94
Schwelm . .	0,87	1,26	1,09	1,07

für 100 kg zur Anwendung.

Köln, den 13. Juni 1889. (1464)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. wird die Station Petershausen mit den Frachtsätzen für Konstanz in die betreffenden Ausnahmetarife für Petroleum und Naphta ab Mannheim, Ludwighafen, Mainz, Gustavsburg, Kastel, Frankfurt a. M. und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen aufgenommen.

Karlsruhe, den 12. Juni 1889. (1465)
Generaldirektion.

Im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr wird der Ausnahmetarif III für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren auf die Königlich Bayerischen Stationen Kronach und Ludwigsstadt ausgedehnt.

In den betreffenden Güterexpeditionen nähere Auskunft.

Hannover, den 11. Juni 1889. (1466)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der übrigen Verbandsverwaltungen:

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für Glyzerintransporte von Lyon nach Leipzig treten am 25. Juni 1889 zwischen Genf transit und Leipzig (Thüring. und Eilenb. Bhf.) nachstehende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

	Sendungen von 5 000 kg	10 000 kg
für 100 kg	664,5 Cts.	548,5 Cts.

Namens der Verbandsverwaltungen:
Karlsruhe, den 12. Juni 1889. (1467)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. An Stelle der im Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits für die Stationsverbindungen Mannheim Bad. Bahn - Gaualgesheim, Ingelheim und Sprendlingen vorgesehenen Entfernungen treten vom 1. August l. J. um je 1 km erhöhte Tarifentfernungen und dementsprechend auch erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion.

Karlsruhe, den 13. Juni 1889. (1468)
Namens des Verbandes:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zu Säuretransporten bestimmte Topfwagen werden auch, wenn die Stirnwände an den Wagen geblieben sind, als Kesselwagen, auf welche die Tarifvorschrift B I Ziffer 4 f des Deutschen Gütertarifs Theil I Anwendung findet, behandelt.

Strassburg, den 12. Juni 1889. (1469)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 20. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Eger und Franzensbad der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Altona, der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, der Schleswig - Holsteinischen Marschbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd andererseits anderweite, niedrigere Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Die betheiligten Güterexpeditionen ertheilen hierüber Auskunft.

Dresden, am 13. Juni 1889. (1470)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. Einführung eines Gemeinschaftstarifes. Am 1. Juli 1889 tritt für den Verkehr von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen des Centralnetzes der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Ung. Nordostbahn sowie der in ihrem Betriebe stehenden früheren Ersten Ungarisch - Galizischen Eisenbahn (Ungar. Linie) und Munkàcs - Beszkider Linie andererseits ein „Gemeinschaftstarif" ins Leben.

Derselbe enthält:
1. Kilometerzeiger,
2. Tarifbestimmungen und Kilometer-Tariftabellen,
3. Stations- und Schnitttarife,
4. Ausnahmetarife.

Exemplare dieses Tarifes sind in der Tarifabtheilung der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen und bei der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn erhältlich.

Budapest, im Juni 1889. (1471)
Die Direktion
der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen,
zugleich im Namen der Ungarischen Nordostbahn.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Vom 16. d. Mts. ab kommen auf der diesseitigen Bahnlinie von und nach sämmtlichen Stationen und Haltestellen Tagesrückfahrkarten für Sonn- und Feiertage unter Berechnung eines Fahrpreises für eine einfache Fahrt zur Einführung; dieselben haben nur Gültigkeit für den Tag der Ausgabe und wird Freigepäck darauf nicht gewährt.

Als Feiertage, an welchen Tagesrückfahrkarten verausgabt werden, gelten: Neujahrstag, Fest der Heil. drei Könige, Maria Lichtmess, Maria Verkündigung, Charfreitag, Ostermontag, Buss- und Bettag, Christi Himmelfahrtstag, Pfingstmontag, Frohnleichnamstag, Peter u. Paul, Allerheiligentag, Maria Empfängniss, erster und zweiter Weihnachtstag.

Lippstadt, den 14. Juni 1889. (1472)
Die Betriebsdirektion.

---

4. Verdingungen.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von je 100 Stück Zughaken und Schraubenkuppelungen ist zu vergeben. Die Lieferungsbedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden. Angebote, in welchen die Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 26. d. Mts. dahier einzureichen.

Giessen, den 13. Juni 1889. (1473)
Grossherzogliche Direktion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. 300 000 kg alte Eisenbahnschienen sind zu verkaufen, Angebote mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 26. d. Mts. dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 11. Juni 1889. (1474)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 47. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 36 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 22. Juni 1889.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. Juni 1889.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Der Entwurf eines Deutschen Civilgesetzbuchs und die Eisenbahnen.

Jeder Bewohner des Deutschen Reiches hat ein Interesse, den Entwurf des zukünftigen Civilgesetzbuches rechtzeitig kennen zu lernen und haben sich auch schon die verschiedensten Lebenskreise, wie die der Landwirthe, Gewerbtreibenden, Kaufleute usw. damit beschäftigt, diesen Entwurf von ihrem Standpunkte einer Prüfung und Beurtheilung zu unterziehen. Auch für die Eisenbahnen muss es von Wichtigkeit sein, ihre zukünftige Stellung und Bewegung im Gebiete des bürgerlichen Rechtes des Näheren zu untersuchen, selbst wenn das Ergebniss nicht von der Bedeutung ist, wie ein dem Entwurf Fernstehender von vornherein annehmen möchte.

Denselben kömmt bekanntlich als Staatsanstalten sowohl, wie auch als privaten Vereinigungen mit staatlicher Genehmigung die Rechtspersönlichkeit zu (so auch nach §§ 41, 42, 58 und 62 des Entwurfes) und sind sie dadurch befähigt, an verschiedenen Gebieten des Rechtslebens aktiv wie passiv theilzunehmen.

Selbstverständlich erleidet dies eine Einschränkung durch die Art ihrer Bestimmung und liegt das eigentliche Rechtsgebiet der Eisenbahnen bekanntlich im Vertrags- und im Sachenrechte.

Da ist nun vor Allem hervorzuheben, dass der Entwurf die wichtigsten Rechtsgebiete der Eisenbahnen, wie das Fracht-, Aktien-, Enteignungsrecht und die spezielle Haftpflicht ausdrücklich oder thatsächlich von der Regelung durch das bürgerliche Gesetzbuch ausgeschlossen hat, so dass in diesen Beziehungen das Deutsche Handelsgesetzbuch, die Expropriationsgesetze der verschiedenen Staaten und das Haftpflichtgesetz gewahrt bleiben.

Man könnte nun glauben, dass hiermit die rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen nahezu erschöpft, ein weiteres Sonderinteresse an dem bürgerlichen Gesetzbuche für sie sohin beseitigt sei.

Dem ist aber nicht so; es finden sich vielmehr in dem Allgemeinen Theil des Entwurfs sowohl, als in den Büchern über die Schuldverhältnisse und über das Sachenrecht mehrfache Bestimmungen, welche die Eisenbahnen nicht etwa wie jede andere Rechtspersönlichkeit, jeden andern Bewohner des Reiches angehen, sondern näher oder ferner, mittelbar oder unmittelbar die Eisenbahnen als solche berühren.

Nur von den Bestimmungen der letzteren Art soll hier die Rede sein und im Uebrigen nur die grundsätzliche Aenderung eingreifender Rechtsinstitute angedeutet werden.

I. Buch. Allgemeiner Theil.

1. Nach § 46 haftet die Körperschaft für den Ersatz des Schadens, welchen ihr Vorstand oder ein Mitglied durch eine in Ausübung seiner Vertretungsmacht begangene widerrechtliche, zum Schadenersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zugefügt hat.

Nach den Motiven soll dies auch für öffentlich-rechtliche Körperschaften gelten, also auch für die Vertreter des Staates und der Gemeinden in Ausübung privatrechtlicher Vertretungsmacht, während die Haftungen des Staates und der Gemeinden für den bei Ausübung der ihren Beamten anvertrauten

öffentlichen Gewalt gestifteten Schaden den Landesgesetzen überlassen werden.

Es ist die Bestimmung des § 46 eine der neueren Rechtsanschauung entsprechende Erweiterung der Haftung, indem die seitherigen Deutschen Gesetze, abgesehen von dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 §§ 1 und 2, dem Unfallversicherungsgesetze vom 6. Juli 1884 §§ 95 u. ff., dem Gesetze vom 5. Mai 1886 §§ 116 u. ff. über die Unfallversicherung der in land- und forstwirthschaftlichen Betrieben beschäftigten Personen keine die Haftpflicht von Körperschaften für unerlaubte Handlungen der Vertreter im Allgemeinen anerkennende Bestimmungen enthalten.

Dieser § 46 bezieht sich übrigens nur auf die gesetzlichen Vertreter, nicht auf die sonstigen Angestellten und Arbeiter.

2. Nach § 63 bleiben die landesgesetzlichen Bestimmungen, nach welchen dem Fiscus juristische Persönlichkeit zusteht, unberührt; auch erklären es die Motive ausdrücklich als zulässig, dass der Fiskus für seine verschiedenen Geschäftszweige verschiedene gesetzliche Vertreter haben könne.

3. Der § 156 führt eine kurze Verjährungsfrist von 2 Jahren für die Ansprüche verschiedener Gewerbtreibenden usw. insbesondere auch der Eisenbahnverwaltungen, Frachtfuhrleute usw. wegen Fahrgeld, Fuhr- und Botenlohn einschl. der Auslagen ein, welche Bestimmung nach den Motiven auch den Fiskus trifft, soweit er sich dem Bahnbetriebe unterzieht.

4. Für rechtsgeschäftlich bestimmte Pacht- und Miethzinse, dann für Besoldungs- und Pensionszahlungen eröffnet § 157 eine Verjährungsfrist von 4 Jahren.

II. Buch. das Recht der Schuldverhältnisse.

1. Hier ist vor Allem die grundsätzliche Bestimmung des § 351 von Wichtigkeit, wonach gerichtliche oder notarielle Form zur Uebertragung des Eigenthums an einem Grundstücke erforderlich ist, der ohne diese Form geschlossene Vertrag aber durch die Auflassung und Eintragung des Erwerbes in das Grundbuch seinem ganzen Inhalte nach Gültigkeit erlangt.

Das unbeschränkte Nichtigkeitsprinzip, wie es z. B. dem Art. 14 des Bayr. Notariatsgesetzes vom 10. November 1861 zu Grunde liegt, hat der Entwurf sich hiernach nicht angeeignet; es soll aber doch der formlose Vertrag nicht einmal zur Klage auf Mitwirkung zur Auflassung berechtigen, so dass er höchstens Usucapionsbesitz gewährt (s. unten die Bemerkungen zu § 828).

Bestellung oder Aufhebung anderer Rechte sollen nicht unter die Vorschrift des § 351 fallen.

2. Nach § 378 hat der Veräusserer eines Grundstückes oder Rechtes die in dem Grundbuche eingetragenen, dem vertragsmässigen Rechte des Erwerbers entgegenstehenden Rechte auf seine Kosten zur Löschung zu bringen.

3. Ist bei dem Verkaufe eines Grundstückes oder sachlichen Rechtes die Eintragung des Eigenthumsüberganges in das Grundbuch vor der Uebergabe erfolgt, so geht die Gefahr nach § 463 schon mit dem Zeitpunkte der Eintragung auf den Erwerber über.

4. Käufer eines Grundstücks oder Rechtes hat die Kosten der Auflassung und Eintragung des Eigenthumsüberganges bezw. die Kosten der zur Begründung oder Uebertragung des Rechtes nöthigen Eintragungen in das Grundbuch zu tragen (§ 466).

5. Bei Vorbehalt des Wiederkaufes ist als Wiederkaufspreis der Preis, zu welchem verkauft worden, als vereinbart anzusehen (§ 476).

Das Vorkaufsrecht kann ausgeübt werden, sobald der Verpflichtete mit einem Dritten einen Kaufvertrag über den Gegenstand abgeschlossen hat (§ 481) und gelangt mit Erklärung der Ausübung des Vorkaufsrechtes der Kaufvertrag zwischen Verkäufer und Vorkäufer unter den in jenem Kaufvertrage enthaltenen Bestimmungen zum Abschlusse (§ 482). Das Vorkaufsrecht erlischt mit dem Tode des Berechtigten, weiter durch Nichtausübung innerhalb 2 Monaten von dessen Eintritt, soweit Grundstücke in Frage.

Vorstehende für die Grunderwerbungen der Eisenbahnen wichtige Bestimmungen finden im Sachenrechte (Buch III) ihre Ergänzung.

6. Dienstvertrag. Der Dienstverpflichtete wird bei dauerndem Dienstverhältnisse des Anspruchs auf Vergütung nicht dadurch verlustig, dass er durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden während einer nicht erheblichen (?!) Zeit an der Dienstausübung verhindert wird (§ 562). Ist die Dienstzeit nicht bestimmt, können beide Theile das Verhältniss kündigen. Frist 2 Wochen (§ 563).

7. Werkvertrag. Die Grundsätze des Werkvertrages sollen maassgebend sein, wenn aus dem vom Unternehmer zu beschaffenden Stoffe ein Bauwerk auf dem vom Besteller zu beschaffenden Grund und Boden herzustellen ist (§ 568).

Wesentliche Mängel des Werkes sind zu beseitigen, wenn dieselben nicht unverhältnissmässigen Aufwand verursachen. Diesfalls kann Besteller nach seiner Wahl entweder zurücktreten oder Minderung der Gegenleistung verlangen, eventuell auch Schadensersatz, wenn Unternehmer den Mangel zu vertreten hat (§ 569). Die Ansprüche des Bestellers wegen eines Mangels verjähren in Ansehung eines Bauwerkes in 5 Jahren.

8. Mandat. Ein Auftrag erlöscht nicht mit dem Tode des Auftraggebers, wenn nichts anderes vereinbart wurde (§ 599).

9. Schuldverschreibung. Zinsen, Rentenkoupons usw. verjähren in 4 Jahren (§ 691).

Schuldverschreibungen auf den Inhaber (ausgenommen Zinsscheine, Rentenkoupons usw.) sind amortisirbar.

10. Schuldverhältnisse aus unerlaubten Handlungen. Hat jemand durch eine aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit begangene widerrechtliche Handlung im Thun oder Unterlassen einem anderen einen Schaden zugefügt, dessen Entstehung er vorausgesehen hat oder voraussehen musste, so ist er dem anderen zum Schadensersatze verpflichtet.

Bei Verletzung eines Rechtes, auch des Lebens, des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit und der Ehre ist Schadensersatzpflicht gegeben, auch wenn die Entstehung des Schadens nicht vorauszusehen war (§ 704).

Als widerrechtlich gilt auch eine an sich erlaubte Handlung, wenn sie einem anderen zum Schaden gereicht und ihre Vornahme gegen die guten Sitten verstösst (§ 705). Der Ersatzanspruch verjährt in 3 Jahren (§ 719).

Es schliessen sich diese Bestimmungen im Wesen an das Römische Recht der Lex Aquilia an und gewinnen im Hinblick auf die oben besprochene Vorschrift des § 46 hinsichtlich der Excesse in Ausübung einer Vertretungsmacht für Körperschaften (Privat- wie Staatseisenbahnen) praktische Bedeutung.

Die durch besondere Gesetze eingeführten Haftungen (s. oben die Bemerkungen zu § 46) werden durch die allgemeine Vorschrift des § 704 ff. nicht alterirt.

III. Buch. Das Sachenrecht

schliesst das Enteignungsrecht ausdrücklich von seiner Regelung aus. Dagegen enthält es:

1. eine Reihe von Grundsätzen und Bestimmungen, welche für die Grunderwerbungen der Eisenbahnen von Einfluss sind, insbesondere die Einführung des Grundbuches mit der Bedeutung einer Rechtsvermuthung:

„Es wird vermuthet, dass derjenige, für welchen ein Recht an einem Grundstücke oder ein Recht an einem solchen Rechte in das Grundbuch eingetragen ist, das Recht erworben habe und dass ein Recht, dessen Erlöschen in das Grundbuch eingetragen ist (Löschung), aufgehoben sei“ (§ 826).

Die Eintragung soll nach den Motiven zwar wirkungslos sein, wenn ihr ein gültiger Vertrag nicht zu Grunde liegt, diesen also nicht ersetzen, sondern nur den gültigen Vertrag wirkungsvoll machen; aber zu Gunsten eines Dritten, welcher im Vertrauen auf die Richtigkeit die Eintragung erwirbt, hat sie rechtsbegründende Kraft: „Die durch das Grundbuch festgestellte Erwerbung oder Aufhebung eines eingetragenen Rechtes für und gegen denjenigen, welcher von einer solchen Feststellung betroffen wird, gilt als bewiesen, sofern nicht dieser Beweis in der zulässigen Form durch Gegenbeweis entkräftet wird“. Auch ist „die durch die Eintragung begründete Vermuthung im Falle der Kollision mit der an den Besitz geknüpften Vermuthung stärker als diese“.

Diese Grundsätze werden nun weiter ausgeführt durch § 828:

„Zur Uebertragung des Eigenthums sowie zur Begründung, Uebertragung oder Belastung eines anderen Rechtes an einem Grundstücke durch Rechtsgeschäft ist ein zwischen dem eingetragenen Berechtigten und dem Erwerber zu schliessender Vertrag und Eintragung in das Grundbuch erforderlich, soweit nicht das Gesetz ein anderes bestimmt“.

„Der Vertrag erfordert die Erklärung des Berechtigten, dass er die Eintragung der Rechtsänderung im Grundbuche bewillige und die Annahme der Bewilligung von Seite des anderen Theiles“.

„Der Vertrag wird für die Vertragschliessenden mit dem Zeitpunkte bindend, in welchem er entweder vor dem Grundbuchamte geschlossen, oder von den Vertragschliessenden dem Grundbuchamte zur Eintragung eingereicht wird, oder in welchem die beantragte Eintragung auf den Antrag auch nur eines der Vertragschliessenden erfolgt“.

Wer sich auf einen derartigen Vertrag stützen kann, muss daher auch auf Eintragung klagen können.

„Die eingetragenen oder vorgemerkten Rechte an einem Grundstücke oder Grundstücksrechte unterliegen nicht der Verjährung“ (§ 847). Also keine Verjährung gegen den Inhalt des Buches.

2. Von den einzelnen Bestimmungen des Sachenrechtes ist für den Eisenbahnbetrieb von ganz besonderem Interesse der § 850 bezüglich der Eigenthumsbeschränkungen:

„Der Eigenthümer eines Grundstücks hat die nicht durch unmittelbare Zuleitung erfolgende Zuführung oder Mittheilung von Gasen, Dämpfen, Rauch, Russ, Gerüchen, Wärme, Erschütterungen und dergl. in so weit zu dulden, als solche Einwirkungen entweder die regelmässige Benutzung des Grundstückes nicht in erheblichem Maasse beeinträchtigen oder die Grenzen der Ortsüblichkeit nicht überschreiten".

Nach den Motiven ist der Eigenthümer übrigens nur in dem Gebrauche der negatorischen Klage, nicht z. B. an Errichtung von Schutzwänden gegen die sogen. Immission der Imponderabilien gehindert. Die weitere Entwickelung des leitenden Gedankens soll der Praxis überlassen werden. Es kann wohl nicht verkannt werden, dass mit § 850 der Gerichtspraxis allerdings ein weites Feld gegeben ist, indem die Beeinträchtigung „in erheblichem Maasse" ein sehr dehnbarer Begriff ist, auch eine neu eröffnete Eisenbahn in ihren Immissionen sehr leicht die Grenzen der „Ortsüblichkeit" überschreiten wird.

3. Erbbaurecht. „Ein Grundstück kann in der Weise belehnt werden, dass einer Person das veräusserliche und vererbliche Recht zusteht, auf oder unter der Oberfläche des Grundstücks ein Bauwerk zu haben."

„Auf einen Bruchtheil des Grundstücks oder auf eine Abtheilung eines Gebäudes, insbesondere auf ein Stockwerk oder ein einzelnes Gelass, kann das Erbbaurecht nicht eingeschränkt werden." (§ 961).

Nach den Motiven „würde ein superficiarisches Recht an einem einzelnen Gelasse oder Stockwerke zu schlecht abgegrenzten und leicht zu Streitigkeiten Anlass gebenden Rechtsverhältnissen führen." Durch Einführungsgesetz soll übrigens den Landesgesetzen die Zulassung der rechtsgeschäftlichen Begründung von Sonderrechten an Gebäulichkeiten unter dinglicher Regelung des Benutzungsverhältnisses und der Unterhaltungslast vorbehalten werden.

Davon wird wohl umfassender Gebrauch zu machen sein, denn die Subtilität des Entwurfes entspricht kaum den sozialpolitischen Gedanken der Gegenwart, welche vielmehr dahin zielen, die Arbeiter und kleinere Leute einzelne Theile grösserer Baulichkeiten eigenthümlich oder doch superficiarisch erwerben zu lassen, um ihnen die heimathliche Scholle und ihr Arbeitsverhältniss werth und angenehm zu machen, gesonderte Häuser für einzelne Arbeiterfamilien sich aber meistens als zu kostspielig erweisen.

Diese Verhältnisse werden unmittelbar praktisch bezüglich der Wohnungen der ständigen Werkstättenarbeiter usw. von Körperschaften, welche ihnen von letzteren zur Erlangung eines eigenes Heimes erbaut werden.

4. Pfandrecht. Das Pfandrecht des Entwurfes wird beherrscht von dem Eintragungs- und Oeffentlichkeitsprinzip, welches stillschweigende oder gar privilegirte Hypotheken ohne Eintragung ausschliesst.

Besonderheiten sind die Grundschulden, mit welchen Grundstücke belastet werden können, ohne dass die Existenz einer Forderung die Voraussetzung bilden würde (§ 1135).

Weiter unterscheidet der Entwurf

Hypotheken ohne Hypothekenbriefe, bestimmt für den einfachen Rechtsverkehr (§ 1062 u. ff.) und Hypotheken mit Hypothekenbrief — Briefhypothek — welche durch gerichtlichen oder notariellen Abtretungsvertrag und Uebergabe des Hypothekenbriefes weiter begeben werden können, ohne dass Eintragung in das Grundbuch erforderlich wäre, welche übrigens durch den neuen Gläubiger immerhin beantragt werden kann.

Durch diese Neuerungen würde das Grundeigenthum gleichsam mobilisirt werden; da aber die Grundschulden bezw. die Briefhypotheken keine andere Deckung haben, als das einzelne Pfandobjekt selbst, dessen Werth nur durch immerhin problematische Schätzungen bestimmt ist und wobei die persönlichen Verhältnisse des Pfandschuldners eine einflussreiche und stets wechselnde Rolle spielen, so werden derartige Obligationen kaum so kreditwürdig erscheinen und begehrt werden, wie die Pfandbriefe unserer besseren Banken, obwohl bei letzteren für die Pfandbriefgläubiger meistentheils die Greifbarkeit eines speziellen Pfandobjektes noch zu vermissen ist.

Für die Obligationen der Eisenbahnen (Prioritätsanlehen usw.) hat es bisher in Deutschland gleichfalls an der Sicherstellung durch eine nach pfandrechtlichen Grundsätzen zu bestellende und in die öffentlichen Bücher einzutragende Hypothek zumeist gefehlt; man beschränkte sich auf die allgemeine Zusicherung, dass für Schuld und Zinsen das unbewegliche Gesammteigenthum der Unternehmung an erster, zweiter usw. Stelle zu haften habe u. dergl. Künftig wird nun nach dem Entwurfe auch für die Obligationen der Eisenbahnen die Form der Grundschuld und bezw. Briefhypothek gewählt und dadurch volle pfandrechtliche Sicherstellung erzielt werden können. Hierauf wird schon der Umstand führen, dass künftighin die Grunderwerbungen der Eisenbahnen ohnedem schon in das Grundbuch eingetragen werden müssen, um rechtswirksam zu werden, womit aber die pfandrechtliche Unterlage auch schon gegeben erscheint. Es würde sich dann etwa nur fragen, ob nicht im Einführungsgesetze die Anlage besonderer Eisenbahngrundbücher (wie sie z. B. in Oesterreich-Ungarn und in der Schweiz vorgeschrieben ist und im Jahre 1880 auch für die Deutschen Bahnen in Aussicht genommen war), der Spezialgesetzgebung vorzubehalten sein dürfte, um die Vorschriften für Eisenbahnverpfändungen dem besonderen Zwecke völlig anpassen zu können, das allgemeine Grundbuch aber hiermit nicht belasten zu müssen.

Mit dieser allgemeinen Uebersicht, welche immerhin die Orientirung in dem Gesetzentwurfe erleichtern dürfte, soll gegenwärtige Betrachtung geschlossen und von einer Kritik im Detail hier um so mehr abgesehen werden, als dieser jedenfalls die Aufstellung der allgemeinen Gesichtspunkte und die Gewinnung eines Totalbildes vorausgehen muss.

München. J. Jaeger.

Zur Frage der Fremdwörter im Eisenbahnwesen

wird uns geschrieben: „Durch die Beschlüsse des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, welche in Nr. 44 S. 450 d. Ztg. mitgetheilt wurden, sind die Bestrebungen zur Ausmerzung entbehrlicher Fremdwörter und zur Erzielung grösserer Sprachreinheit um einen guten Schritt vorwärts gekommen. Freilich ist die Zahl der beseitigten Fremdlinge nicht gross; aber es sind gerade diejenigen, welche dem Reisenden auf jedem Bahnhofe auf Schritt und Tritt entgegentreten, und darum wird der Ersatz derselben durch Deutsche Bezeichnungen, welche anfangs ja auffallen werden, um so mehr als gutes Beispiel wirken. Die Verhandlungen über die vorgeschlagenen Verdeutschungen haben vor allem wiederum den Beweis geliefert, dass wir, wenn allseitiger guter Wille vorhanden ist, wenn man sich von Uebertreibungen fernhält und sklavische Uebersetzungen meidet, mit unserer Muttersprache sehr weit reichen und fremde Anleihen in den meisten Fällen sehr wohl entbehren kann.

Dass die Versammlung bestrebt gewesen ist, sich bei den Verdeutschungen innerhalb der vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gezogenen Grenzen zu halten, ist im allgemeinen gewiss zu billigen. Der Grundsatz aber, dass der Verkehrsverband sich mit früheren Vereinsbeschlüssen nicht in Widerspruch setzen solle, geht wohl etwas zu weit.*) Wenn der Verein seiner Zeit die Einführung irgend einer Verdeutschung noch für verfrüht gehalten und beschlossen hat, das Fremdwort vorläufig beizubehalten, so steht nichts im Wege, dass eine später stattfindende Versammlung des Verkehrsverbandes die Zeit für die Ausmerzung des fremden und die Einführung eines Deutschen Wortes für gekommen erachtet. Der Verkehrsverband hat den Grundsatz denn auch nicht streng durchgeführt und beispielsweise den „Perron" beseitigt, trotzdem der Verein sich dazu bisher nicht hatte entschliessen können, das Fremdwort vielmehr ausdrücklich beibehalten hatte. Mit Recht wurde hervorgehoben, dass der Beschluss des Vereins inzwischen durch die grössere Verbreitung des Ausdrucks „Bahnsteig" überholt sei, ein Wort, das im Publikum wie bei Bahnverwaltungen schon vielfach im Gebrauch sei und in grösseren

*) Verfasser nimmt auf die Verhandlungsschrift über die Stuttgarter Beschlüsse Bezug. Aus derselben geht aber hervor, dass die aufgeworfene grundsätzliche Frage, „ob die Verdeutschung nur innerhalb der Grenzen stattfinden dürfe, welche im Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen bereits gezogen worden seien, so dass also für fremde Worte, die im Vereine bereits verdeutscht worden sind, dieselben Deutschen Bezeichnungen auch im Verkehrsverbande eingeführt werden und wo eine Verdeutschung im Vereine bereits abgelehnt sei, auch im Verkehrsverbande eine solche nicht zur Ausführung gelange," durch Abstimmung verneint worden ist, dass dagegen aber der Antrag angenommen wurde, „als Grundsatz festzuhalten, der Verkehrsverband solle sich bei seinen Beschlüssen nicht in Widerspruch mit den Beschlüssen des Vereins setzen." Maassgebend hierfür war die Erwägung, dass die Innehaltung dieser Grenzen zweckmässiger und der Stellung der Mitglieder des Verkehrsverbandes, welche ja auch Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind, angemessener sei. Nachdem der Verein die Verdeutschung mit Energie in die Hand genommen hat, kann er füglich erwarten, dass die einzelnen Verwaltungen sich mit ihren betreffenden Anordnungen thunlichst in dem Rahmen der Vereinsbeschlüsse halten. D. Red.

Zeitungen, z. B. der Kölnischen, ausnahmslos angewandt werde. Beiläufig bemerkt, ist der „Bahnsteig" auch in den Erlassen des Preussischen Arbeitsministers längst heimisch und auch die Presse hat die Einführung des neuen Wortes auf den Wegweisern und Tafeln des Potsdamer Bahnhofes in Berlin und der Bahnhöfe der Berlin-Magdeburger Strecke seiner Zeit durchaus beifällig aufgenommen. Wozu also sollte der Verband sich sträuben und einem veralteten Vereinsbeschluss zu Liebe die Annahme des Deutschen Wortes ablehnen?

Viel Kopfzerbrechen hat dem Verbande, wie schon früher vielen Einzelnen, das böse Wort „Pissoir" verursacht. Es ist beschlossen worden, dass dafür „Pissort" zu sagen sei, wobei aber die warnende Bemerkung hinzugefügt wird: „jedoch ist dieses unschöne Wort möglichst zu vermeiden." Die Warnung ist sehr am Platze. Unseres Erachtens darf man mit diesem Deutschen Ausdruck nie und nirgendwo an die Oeffentlichkeit treten. Die Oeffentlichkeit lehnt — heutzutage wenigstens — den Gebrauch des Deutschen Zeitwortes ebenso wie etwaige Zusammensetzungen bestimmt ab; es in halbwegs anständiger Gesellschaft zu gebrauchen, würde überall als Verstoss gegen die gute Sitte, ja als Rohheit empfunden und behandelt werden. Es ist nun nicht zu leugnen, dass die Bezeichnung des Pissoirs bisweilen unentbehrlich ist, beispielsweise, wenn von einer Bedürfnissanstalt die Rede ist, welche „Abtritte und Pissoir" enthält oder dergl. Indess fehlt es uns für solche Fälle keineswegs an einer Deutschen Bezeichnung. Uns ist ein Berliner Geschäftshaus bekannt, welches — auch in seinen Preislisten — für „Pissoir" schon seit längerer Zeit das Wort „Bedürfnissstand" eingeführt hat und in seinem Geschäftsverkehr überall gebraucht. Hierbei ist, wie bei allen derartigen Zusammensetzungen, zu beachten, dass man das Wort nur in wenigen Fällen in dieser langen Form gebraucht; meist genügt das kurze Wort „Stand". So würde man z. B. mit hinreichender Deutlichkeit von einer Bedürfnissanstalt sprechen, die „acht Abtritte und zwölf Stände" oder noch einfacher „acht Sitze und zwölf Stände" enthält. Man sieht, auch in diesem Falle kommt man mit dem Deutschen Wortschatze sehr wohl aus. Als Aufschriften auf Schildern genügt jedenfalls immer eine beliebige andere Bezeichnung: „Für Männer", „Abort" oder dergl.

Ob die für „Vestibule" angenommene Bezeichnung „Vorhalle" in jedem Falle passt, wird von der Oertlichkeit abhängen. Es gibt Vestibule, die ihrerseits noch eine Vorhalle haben. Indess berichtigt sich in solchen Ausnahmefällen die Bezeichnung ohne Schwierigkeit von selbst."

Der Kohlentarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Kohlenpreise in Wien, Berlin und Paris.

Zum Berichte der Generalversammlung dieser Bahn in Nr. 44 S. 452 d. Ztg. tragen wir den folgenden Vortrag des Generaldirektors Hofrath Jeitteles nach:

Die Verwaltung hat sich mit der Kohlentarif-Frage eingehend beschäftigt, und ich bin in der Lage, die gewünschten Daten, zu denen das Studium der Frage geführt hat, vorzulegen. Die Oberschlesische Kohle spielt für die Versorgung der Stadt Wien eine wesentliche Rolle. Aehnliches findet auch in Bezug auf Berlin statt. Im Jahre 1888 sind in Berlin 12,9 Millionen Metercentner Kohle verwendet worden, wovon 9,1 Millionen aus Oberschlesien stammten. Auch von dem Kohlenverkehr, welcher über die Nordbahn sich bewegt, entfallen 68 pCt. auf Oberschlesische Kohle. Was die Tarife anlangt, so betragen dieselben von den wichtigsten Oberschlesischen Gruben nach Berlin 115 bis 116⅓ ₰ für den Metercentner, das sind 66,4 bis 67,2 kr. Würde man auf die Entfernung von den Oberschlesischen Gruben bis nach Berlin das Tarifschema der Nordbahn anwenden, dann würde der Tarif nach Berlin 56,8 kr. betragen. Der Tarif der Nordbahn ist also wesentlich billiger, als der Tarif der Preussischen Staatsbahnen; auf der Nordbahn beträgt der Einheitssatz für das Tonnenkilometer 1,14 kr., auf den Preussischen Bahnen 1,35 kr. Der absolute Frachtsatz von den Oberschlesischen Gruben nach Wien beträgt im Mittel 55 kr., demnach um 12 kr. weniger als nach Berlin; für Berlin kommt auch das Waldenburger Revier in Betracht. Die Entfernung von Berlin beträgt 320 bis 330 km, und die Tarifsätze stellen sich im Mittel auf 44⅓ kr. Nach unserem Schema würde der Satz 43,3 kr. betragen, und faktisch ergibt sich von Waldenburg nach Wien der Frachtsatz von 38,3 kr. Unsere Tarife sind also absolut und relativ günstiger für Wien. Man hat sich auch seiner Zeit in Deutschland an die Preussischen Staatsbahnen mit der Bitte gewendet, unser Tarifschema zu acceptiren, die Preussischen Staatsbahnen lehnten dies aber ab. Die Versorgung der Stadt Paris kommt insbesondere aus den Belgischen Stationen, welche im Durchschnitte 248 bis 271 km von Paris entfernt sind. Der mittlere Frachtsatz stellt sich auf 49,55 kr. für den Metercentner; nach unserem Schema würde der Satz 37,5 kr. betragen. Dem entsprechen auch die Kohlenpreise. Auf Grund des Preises für volle Wagenladungen — die Zustellung von 5 Zollcentnern aus erster Hand kennt man nur in Wien — kostet die beste Kohle in Paris 2,30 fl. für den Metercentner, in London 1,50 fl., in Berlin 1,45 fl. und in Wien 1,28 fl. Im Wiener Preise ist auch noch die Verzehrungssteuer von 5,3 kr. enthalten; in Berlin ist also die Oberschlesische Kohle um 17 pCt. theurer als in Wien. Die Tarifermässigung der Nordbahn hatte zur Folge, dass im Zeitraume von 1883 bis 1888 die Einfuhr von Oberschlesischer Kohle über die Nordbahn um 60 pCt. gestiegen ist, während der Transport von Ostrauer Kohle nur um 5 pCt. zugenommen hat.

Die Tarife und der Kaufschillingsrest der Oesterreichischen Südbahn.

Als Nachtrag zum Berichte über die Generalversammlung dieser Bahn (Nr. 44 S. 452 d. Ztg.) theilen wir die folgende Erklärung des Verwaltungsraths zu der Interpellation im Reichsrathe, betreffend die in der Ueberschrift bezeichneten zwei Fragen mit.

In der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses des Reichsrathes am 10. Mai l. J. hat der Herr Abgeordnete Dr. Steinwender aus Anlass der Debatte über den Staatsvoranschlag zwei Resolutionen beantragt, mit welchen die hohe K. K. Regierung aufgefordert werden soll: 1. die durch den Erlass des Handelsministeriums vom 14. September 1876 der Südbahngesellschaft ertheilte Bewilligung zur Einhebung eines 15 pCt. Agiozuschlages für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr sofort aufzuheben und 2. die Südbahngesellschaft zur Erfüllung ihrer vertragsmässigen Verpflichtung, betreffend die Zahlung des Kaufschillingsrestes, zu verhalten.

Wenn schon der Inhalt dieser in Antrag gebrachten Resolutionen es uns zur Pflicht macht, Ihnen darzulegen, dass die denselben zu Grunde liegenden Voraussetzungen nicht zutreffen, so ist es noch vielmehr die Begründung, mit welcher der genannte Herr Abgeordnete seinen Antrag zu motiviren versuchte, welche, theils auf falschen Voraussetzungen, theils auf irrigen Schlüssen beruhend, nicht ohne Widerlegung bleiben darf.

Was vorerst das Recht der Gesellschaft betrifft, zu ihren Tarifen, und zwar nicht bloss zu den Personen-, Gepäcks- und Eilguttarifen, sondern zu sämmtlichen Tarifen ein Goldagio einzuheben, so gründet sich dieses Recht keineswegs auf den Erlass des hohen Handelsministeriums vom 14. September 1876; denn mit diesem Erlasse wurde lediglich die Anzeige des Verwaltungsrathes zur Kenntniss genommen, dass er in Zukunft von dem konzessionsmässigen Rechte der Gesellschaft, die Tarife in Gold einzuheben, theilweise Gebrauch machen werde. Den Charakter der Bewilligung hat dieser Erlass ausschliesslich bezüglich der Bemessung der Höhe des Agios, da sich die hohe Regierung im allgemeinen die Festsetzung der nach den Notirungen der Wiener Börse zulässigen Höhe des Agiozuschlages vorbehalten hat. Das Recht der Gesellschaft gründet sich vielmehr auf den § 41 der Konzessionsurkunde der Gesellschaft vom 23. September 1858, dessen Wortlaut durch die Allerhöchste Entschliessung vom 29. August 1859 — ohne jedwede beschränkende Bestimmung — nachträglich dahin festgesetzt wurde, dass „der Maximaltarif für die Oesterreichische Meile in Gold- oder Silbermünze — nach dem jeweiligen Werthe derselben in der Landeswährung zu erheben sei.

Klarer und unzweifelhafter kann ein Recht gar nicht formulirt werden, und wenn der Herr Abgeordnete versucht, aus einer Bestimmung des Artikels 12 des Uebereinkommens vom 14. März 1856 bezüglich der Zahlung des Kaufpreises für die mit diesem Uebereinkommen verkauften Lombardisch-Venetianischen Linien abzuleiten, dass, weil dieser Kaufschilling nur in Silber gezahlt wurde und die Zahlungsverpflichtungen der Gesellschaft in klingender Münze als Motiv für die Zugestehung des obigen Rechtes galten, nun auch die Einhebung der Tarife nur in Silber erfolgen könne, so ist diese Beweisführung schon aus dem Grunde hinfällig, weil dieses Uebereinkommen für die

Beurtheilung der Rechte und Pflichten der im Jahre 1858 gegründeten K. K. südlichen Staats-, Lombardisch-Venetianischen und Centralitalienischen Eisenbahngesellschaft in keiner Weise maassgebend sein kann, noch mehr aber, weil ein durch die Konzession in so unzweifelhafter Weise verliehenes, daher vertragsmässiges Recht nicht dadurch berührt werden kann, weil man vermeint, dass eines der Motive, welche die hohe K. K. Regierung veranlassten, dieses Recht zuzuerkennen, nicht mehr bestehe.

Wir müssen übrigens ausdrücklich konstatiren, dass die Gesellschaft stets bestrebt war, die Interessen des öffentlichen Verkehrs mit den eigenen Interessen in Einklang zu bringen; und so wie von dem genannten Rechte überhaupt erst dann Gebrauch gemacht wurde, als die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft gebieterisch dazu drängten, so kam dasselbe auch niemals in vollem Umfange zur Anwendung, sondern wurde von der Gesellschaft selbst auf den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr beschränkt und nur in dem Ausmaasse von 15 pCt. bemessen.

Aus Anlass der Begründung dieser Resolution, durch welche die Hohe Regierung aufgefordert werden soll, uns die weitere Einhebung eines Agiozuschlages zu verwehren, zieht aber der Herr Abgeordnete auch die Frage der Verzinsung und Rückzahlung der Prioritäten der Gesellschaft in ausländischer Währung in den Kreis seiner Erwägungen und stellt einfach die Behauptung auf, dass die Zahlung der Zinsen und die Einlösung der gezogenen Obligationen in Francs und Pfund Sterling rechtlich nicht begründet sei. Ihre Verwaltung, im vollen Bewusstsein ihrer Aufgabe, die Rechte der Aktionäre zu wahren, aber auch für die gewissenhafte Erfüllung der Verpflichtungen der Gesellschaft zu sorgen, hat nicht erst jetzt, sondern schon vor Jahren dieser Frage ihre volle Aufmerksamkeit zugewendet; sie konnte aber nicht zu der von dem Herrn Abgeordneten ausgesprochenen Ansicht gelangen, vielmehr musste sie sowohl aus dem Wortlaute der Obligationen, als aus den näheren Umständen der Kontrahirung der Anlehen die Ueberzeugung ableiten, dass der bisher eingehaltene Vorgang vollkommen korrekt sei.

Nebenbei sei nur bemerkt, dass auch die Behauptung, als wenn die Cotegebühr, welche für die Notirung der Obligationen an der Pariser Börse zu zahlen ist, von den Aktionären getragen werde, auf einem Irrthum beruht. Diese Cotegebühr wird vielmehr von den Obligationsbesitzern selbst getragen, da sie in dem Abzuge, welcher bei Auszahlung der Koupons der Obligationen gemacht wird, ihre Deckung findet.

Wenn aber der Herr Abgeordnete es angemessen findet, aus diesem Anlasse in gehässiger und gänzlich unmotivirter Weise das Verhältniss des Hauses Rothschild und des hochgeachteten Präsidenten unseres Pariser Komitees, des Baron Alphons Rothschild, zu unserer Gesellschaft zu besprechen, so müssen wir seinen diesfälligen Aufstellungen auf das entschiedenste entgegentreten. Von einer Beherrschung der Südbahn durch das Haus Rothschild ist keine Rede, dagegen hat dasselbe, welches vom Anbeginn der grösste Aktionär war und noch heute ist, allerdings auch das grösste Interesse an dem Gedeihen der Gesellschaft, und hat dies insbesondere Baron Alphons Rothschild in den schwersten Zeiten der Südbahn werkthätig bewiesen; so ist das Zustandekommen der Baseler Konvention in erster Linie sein Verdienst.

Bezüglich der zweiten in Antrag gebrachten Resolution wird folgendes bemerkt:

Wie der Herr Abgeordnete richtig anführt, hat die Gesellschaft einen Theil des Kaufpreises (30 Millionen Gulden) für die Linie Wien-Triest erst bei Eintreten eines höheren Ertrages und nach Maassgabe desselben zu bezahlen. In den ursprünglichen Kaufbedingungen hatte diese Zahlung zu beginnen, sobald das Reinerträgniss der Linien 7 pCt. überstiegen hätte, und zwar in einem bestimmten Verhältnisse zu dem 7 pCt. übersteigenden Reinertrage. Als durch das Uebereinkommen vom 13. April 1867 die Nettogarantie in eine Bruttogarantie umgewandelt wurde, musste auch diese Bestimmung geändert werden, wobei vor Allem die Intention bestand, dass aus dieser Aenderung für die Gesellschaft weder ein Nutzen noch ein Schaden entstehen solle. Das ist nun allerdings nicht eingetroffen, denn während nach der ursprunglichen Konzession die Gesellschaft bis zum Jahre 1880 (bis zu welchem Termine eine verschiedene Meinung über den Sinn der Bestimmungen des berührten Uebereinkommens nicht bestand), nur einen Betrag von circa 1,4 Millionen zu zahlen gehabt hätte, hat sie in Wirklichkeit die Summe von 6 387 966 fl. 32 kr. bezahlt.

Ueber die Grundlagen, nach welchen seit Bestand der im Jahre 1880 eingetretenen Einkommensteuerpflichtigkeit der Gesellschaft diese Kaufschillingszahlungen zu ermitteln und zu leisten seien, besteht die von dem Herrn Abgeordneten erwähnte Meinungsverschiedenheit zwischen der hohen K. K. Regierung und der Gesellschaft. Die hohe Regierung hat uns bereits im Jahre 1880 aufgefordert, die auf Grund der von ihr als richtig erkannten Berechnungsart entfallenden Summen zu bezahlen, und da wir dieser Aufforderung als mit unserer Rechtsüberzeugung nicht übereinstimmend nicht nachkommen konnten, wurde, den Bestimmungen der Konzessionsurkunde entsprechend, das Urtheil eines Schiedsgerichtes provozirt und in neuester Zeit auf Anregung der Schiedsrichter der hohen K. K. Regierung ein Vergleichsvorschlag unterbreitet. Wir müssen daher den Vorwurf muthwilliger Prozessführung entschieden von uns weisen, denn wir hätten gar nicht das Recht, in Vertretung der Interessen der Gesellschaft von unserer Rechtsüberzeugung abzugehen.

Welche Zahlungsverpflichtung der Gesellschaft — sei es im Vergleichswege, sei es durch den Ausspruch des Schiedsgerichts — auferlegt werden wird, dieselbe wird dieser Verpflichtung nachkommen und ist sich bewusst, auch bisher allen ihren Verpflichtungen, vor allem aber jenen gegen die hohe K. K. Regierung nach bestem Wissen nachgekommen zu sein.

Die Rathschläge, welche der Herr Abgeordnete schliesslich der hohen K. K. Regierung darüber ertheilt, wie sie es anzustellen habe, um die Erträgnisse der Südbahn in den nächsten Jahren möglichst herabzudrücken und so günstige Grundlagen für die Berechnung des möglichst geringen Uebernahmspreises zu gewinnen, entziehen sich unserer Beurtheilung. Dagegen müssen wir uns gegen die Insinuation verwahren, dass die Gesellschaft bei Berechnung des Reinertrages sich unzulässiger und illoyaler Mittel bedienen werde, um denselben möglichst hoch erscheinen zu lassen.

Schliesslich bittet der Verwaltungsrath die Aktionäre, überzeugt zu sein, dass ihre Verwaltung wie bisher nach bestem Wissen bestrebt sein werde, die Interessen der Gesellschaft zu vertreten, hierbei aber auch dem Bedürfnisse des Verkehrs stets Rechnung zu tragen und allen Verpflichtungen, vor allem jenen gegenüber der hohen K. K. Regierung, gewissenhaft nachzukommen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der neue Personentarif der Ungarischen Staatseisenbahnen.

Eine im Unterhause des Ungarischen Reichstages gestellte Interpellation, betreffend den in voriger Nummer d. Ztg. besprochenen neuen Tarif, beantwortete der Kommunikations-, jetzt Handelsminister Baross wie folgt*): Er übernehme seinerseits pflichtgemäss die Verantwortlichkeit und stelle es in Abrede, dass irgend welche Konzessionsurkunde verletzt worden sei, denn die Ungarischen Staatsbahnen haben keinerlei Verpflichtungen, die aus Konzessionsurkunden hervorgehen könnten. Es handle sich um eine administrative Verfügung. Dies schliesse eine Kontrole der Gesetzgebung nicht aus. Was das Resultat in Hinkunft sein werde, das wolle er selbst nicht vorhersagen, er wisse es auch nicht, er hoffe aber das Beste. Als sich die Regierung für diese tief einschneidende Reform entschied, erwog sie dieselbe auch sehr eingehend. Die finanzielle Seite der Frage stellte aber die Regierung nicht als erstes Postulat auf, sie stellte vielmehr als solches die speziellen volkswirthschaftlichen und kulturellen Interessen Ungarns hin. Wohl sei in der Tarifeinhebung ein gewisser Systemwechsel eingetreten; diesem System stehe jedoch kein anderes gegenüber, welches im Gesetze inartikulirt wäre, weil dasselbe im administrativen Wege festgesetzt wurde. Jede einzelne Bahn bewege sich frei im Rahmen der Konzessionsurkunde. Für Ungarische Staatsbahnen, deren Verwaltung in der Hand der Regierung sich befindet, existire keine Konzessionsurkunde.

*) Nur diejenigen Stellen der Rede übergehen wir, welche das staatsrechtliche Bedenken widerlegen, dass diese Vorlage im Verordnungswege ohne Zustimmung der Legislative erlassen wurde.

Bestreuen der zum Transporte von lebenden Thieren verwendeten Wagen.

Aus Anlass des Falles, dass eine K. K. Bezirkshauptmannschaft ein solches Bestreuen verlangte und dasselbe von der betreffenden Bahnverwaltung dahin angeordnet wurde, dass die Aufgeber von Viehtransporten zur Beistellung des Streumateriales verhalten werden, hat die K. K. Generalinspektion infolge von Reklamationen dagegen, nach Einholung der Zustimmung der betheiligten Ministerien ausgesprochen, dass das Bestreuen solcher Wagen nicht obligatorisch sei. Dasselbe ist nämlich im allgemeinen Tarife Theil I nur für Unga-

rische Stationen vorgeschrieben und erscheint als ein unnöthiges Betriebserschwerniss, da sich der ohne obligatorisches Bestreuen der Wagen aus Galizien und der Bukowina nach den westlichen Kronländern bewegende Viehverkehr ohne jeden Anstand vollzieht. Endlich wäre es nicht angängig, in einzelnen politischen Bezirken die obligatorische, in anderen die fakultative Bestreuung der Viehwagen vorzuschreiben bezw. fortbestehen zu lassen.

Die Ungarisch-Galizische Eisenbahn und die Ungarische Westbahn.

Das Oesterreichische Gesetz vom 25. Mai 1889, betreffend die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Oesterreichischen Linien der vorgenannten Eisenbahnen, sowie die beiden Uebereinkommen, welche von deren Verwaltungen mit der K. K. Regierung diesfalls abgeschlossen wurden, sind nun im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" Nr. 68 d. J. vollständig abgedruckt. Beide von diesem Gesetze ausdrücklich genehmigten Uebereinkommen enthalten in fast kasuistischer Umständlichkeit und Klarheit alle Rechte und Verpflichtungen, welche auf den Staat übergehen und auch eventuell der Gesellschaft verbleiben, sowie die Zusammenstellung der bis 1963 jährlich ihr zu bezahlenden Beträge.

Die Unfallversicherung der Arbeiter.

Auf Grund der §§ 14 und 16 des diese Versicherung betreffenden Oesterreichischen Gesetzes vom 28. Dezember 1887 „R.-G.-Bl." Nr. 1 v. J. wurden nach Anhörung des Versicherungsbeirathes zwei im „V.-Bl." Nr. 67 d. J. erschienene Verordnungen vom K. K. Ministerium des Innern erlassen.

A. behandelt die Feststellung der Prozentsätze der Gefahrenklassen und die Eintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenklassen, u. zw.:

1. Das Schema der Gefahrenklassifikation sammt Prozentsätzen zeigt XIII. Gefahren und 100 Prozentsätze, welche letzteren von 5 in der I. bis 100 in der XIII. Klasse in der Weise steigen, dass in den ersten drei Klassen je 3 Prozentsätze (einschl. 13), von da an in immer wachsender Anzahl steigen.

2. Aus der „Eintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenklassen in systematischer Anordnung" erscheinen in der gedachten Nummer des „V.-Bl." nur folgende die Bahnarbeiter betreffenden Gruppen, u. zw.:

II. Eisenbahnen.

a) Eisenbahnbau-Werkstätten,
b) Nebenanlagen der Fahrbetriebe.

IV. Gruppe. Steine und Erden.

a) Steinbrüche,
b) Gruben.

VIII. Gruppe. Heiz- und Leuchtstoff-Oele, Beheizung und Beleuchtung.

a) Heiz- und Leuchtstoffe,
b) Beleuchtung und Beheizung.

XIV. Gruppe. Baugewerbe.

a) Bauunternehmungen,
b) Baugewerbe,
c) bauliche Nebengewerbe.

In jeder dieser Gruppen werden die dahin gehörigen Arbeiten nebst den demselben entsprechenden Gefahrenklassen einzeln aufgezählt.

B. Die zweite Verordnung betrifft die Feststellung des Tarifes der den Unfallversicherungsanstalten zu leistenden Versicherungsbeträge für das erste Betriebsjahr u. zw. für die Zeit bis zum Ablaufe der ersten ganzjährigen Rechnungsperiode dieser Anstalten. Der zu diesem Behufe angeschlossene „Beitragstarif" beziffert nach den vorerwähnten XIII Gefahren und 100 Prozentsätzen den für „je 100 fl." der gezahlten oder anrechenbaren Lohnsumme zu entrichtenden Gesammtversicherungsbeitrag in Gulden u. zw. von 0,28 fl. im 5. bis zu 5 fl. 67 im 100. Prozentsatze allmählich steigend.

Betriebsübernahme der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Im Handelsministerium haben die Berathungen wegen Uebernahme der Oesterreichischen Linien der Lemberg-Czernowitzer Bahn in den Staatsbahnbetrieb ihren Anfang genommen. Die Verhandlungen gestalten sich nicht schwierig und dürften bald zu Ende geführt sein, da die wichtigen Fragen bereits gelöst sind und es sich nur um Detailfragen handelt. Die Delegirten der Bahn wünschen genaue Bestimmungen bezüglich der Uebernahme des gesellschaftlichen Personals, sowie bezüglich der Zahlungsleistung für die Materialvorräthe, die Realitäten und die Fahrbetriebsmittel. Bezüglich der Bukowinaer Lokalbahnen hat die Verwaltung in einem an die Regierung gerichteten Memorandum die Beibehaltung der gegenwärtigen Organisation und die Bewilligung zur Ausgabe eines Prioritätsanlehens für Erweiterungsbauten vorgeschlagen.

Die Ueberfüllung der Eisenbahnzüge im Lokalverkehr.

In einem Erlasse der K. K. Generalinspektion wird darauf hingewiesen, dass Lokalbahnen, namentlich Dampftramways, bei grossem Andrange des Publikums nicht in der Lage seien, insbesondere in den Abendstunden, die anwesenden Fahrgäste sofort zu befördern und dass auch selbst Besitzer von Retourkarten nicht Platz in den Zügen finden. Nach § 6 des Eisenbahn-Betriebsreglements ist die Bahn zur Beförderung von Personen und Sachen nur insoweit verpflichtet, als die regelmässigen Transportmittel ausreichen. Die Lösung von Retourkarten räumt dem Inhaber kein besonderes Vorzugsrecht für die Rückbeförderung ein. Wenn nun das Publikum, welches an einem Festtage mittelst Lokalbahnen oder Dampftramways mit den zahlreichen Zügen von früh Morgens bis Nachmittags hinausbefördert wurde, des Abends gleichzeitig oder in einem sehr beschränkten Zeitraume zurückbefördert werden will, so ist das eben eine unerfüllbare Forderung, welcher selbst besser ausgerüstete Bahnen als Lokalbahnen oder Dampftramways zu genügen häufig ausser Stande sind, weil aus Sicherheitsrücksichten die Zahl der den Zügen beizugebenden Personenwagen eine beschränkte sein muss. Das Handelsministerium hat die K. K. Generalinspektion mit der Erhebung beauftragt, ob es an richtiger Disposition der Betriebsleitung oder an präziser Ausführung seitens der untergeordneten Organe etwa gefehlt hat, oder ob die Einrichtungen der betreffenden Bahn zur Abwicklung des regelmässigen Verkehrs sich als unzureichend erweisen.

Tarifreduktion bei der Graz-Köflacher Eisenbahn.

Die Konzessionsurkunde dieser Eisenbahn enthält die Bestimmung, dass die Gesellschaft verpflichtet sei, die Tarife der Normalklassen um 5 pCt. und die Tarife der ermässigten Klassen um 10 pCt. herabzusetzen, wenn die Bruttoeinnahme der Graz-Köflacher Eisenbahn und der Lieboch-Wieser Linie, welche ebenfalls dieser Gesellschaft gehört, den durchschnittlichen Ertrag von 125 000 fl. für jede Meile erreicht. Es hat sich nun eine Kontroverse darüber entsponnen, ob die Voraussetzung, an welche die Pflicht einer Tarifherabsetzung geknüpft ist, durch die Einnahmen der Graz-Köflacher Bahn bereits geschaffen wurde oder nicht. Die Direktion der Graz-Köflacher Bahn hat in einem veröffentlichten Schreiben den Nachweis geliefert, dass der Ertrag der Hauptbahn noch nicht bis zur Grenze von 125 000 fl. für jede Meile gestiegen ist, und dass daher die Gesellschaft nicht verhalten werden könne, die Tarife zu reduziren. Infolge der Initiative des Direktors Rochlitzer, ist jedoch von seiten der Verwaltung der Graz-Köflacher Bahn der Beschluss gefasst worden, die Tarife freiwillig herabzusetzen. Es werden die Tarife für die normalen Klassen um 5 pCt. und die Tarife für die ermässigten Klassen um 10 pCt. reduzirt.

Hebung des Galizischen Durchzugsverkehrs.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Breslau hat den Galizischen Eisenbahnen mitgetheilt, das neuestens im Verkehre zwischen dem Deutschen Reiche und Rumänien transito Galizien bedeutende Sendungen vorkommen, welche für das Rumänische Militärärar und für die Rumänischen Staatseisenbahnen bestimmt sind und daher von der Rumänischen Grenze angefangen Gebührenfreiheit und bezw. besondere Tarifbegünstigungen geniessen. Nachdem in nächster Zeit Kriegsmaterialientransporte, Kanonen, Gewehrbestandtheile, Sendungen von Lokomotiven, Eisenbahn-Personen- und Lastwagen, Baumaterialien für Hafen- und Befestigungsbauten, Steinkohlen usw. in diesen Transitoverkehr fallen werden, und da diese Sendungen wegen der ausnahmsweisen Behandlung auf den Rumänischen Eisenbahnen nicht im direkten Deutsch-Rumänischen Verkehr abgefertigt werden können, so proponirt die Königliche Eisenbahndirektion in Breslau die Aufstellung direkter Tarife nach Suczawa, Vercierowa und Predeal unter Zugrundelegung der für den Rumänisch-Norddeutschen Verband bewilligten ermässigten Antheile und zwar zunächst im Rahmen des Galizisch-Norddeutschen und Ostdeutsch-Ungarischen Verbandverkehrs, und ist die definitive Regelung dieser Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten Galizisch-Norddeutschen Verbandssitzung von den betheiligten Bahnen angenommen.

Eisenbahnverkehr zwischen Oesterreich und Russland.

Die Petersburger Eisenbahndirektoren-Konferenzen sind abgeschlossen. Den Hauptgegenstand bildete die Aufnahme der neuen Route über die Linie Iwangorod-Dombrowa in den Verbandverkehr zwischen den Oesterreichischen und den Russischen Bahnen. Auf Grund der vorangegangenen Verhandlungen wurde ein Kartell vorgeschlagen, wonach der Verkehr, welcher bisher von den Russischen Südwestbahnen auf die Carl Ludwigbahn und die anderen betheiligten Gali-

zischen Bahnen überging, in Zukunft mit der neuen Russisch-Oesterreichischen Route getheilt werde. Das vorgeschlagene Kartell wurde im Wesen angenommen, dagegen haben sich infolge von Einwendungen seitens der Russischen Südwestbahnen bezüglich der Instradirung und des Geldausgleiches Meinungsverschiedenheiten ergeben, die sich auf der Konferenz nicht ausgleichen liessen, und deren Erledigung dem Korrespondenzwege vorbehalten wurde.

Zonenkarten im Lokalverkehre der Staatsbahnen.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat in der Sitzung des Staats-Eisenbahnrathes über die Reform des Fahrkartenwesens im Lokalverkehre Bericht erstattet. Es handelt sich hier in erster Reihe um eine Vereinfachung der Manipulation mit den Fahrkarten, zu welchem Behufe die Wiener Lokalstrecken in Zonen oder Ortsgruppen eingetheilt werden. Eine Verwohlfeilung der Fahrt tritt infolge dieser Maassregel nur theilweise ein, während die näher gelegenen Orte jeder Gruppe eine kleine Erhöhung der Fahrpreise — jedoch nur gegenüber den jetzigen ermässigten Abonnementspreisen erfahren. Gegenwärtig gibt es Karten zu Normalpreisen, Tour- und Retourkarten, Abonnementskarten, Kinder-Normal- und Kinder-Retourkarten, endlich Militär-Abonnementskarten. An die Stelle dieser Karten trat vom 15. Juni d. J. an eine einzige Kartenkategorie für je eine Klasse. Ueberdies werden die Lokalstrecken Wien-Neulengbach, Wien-Schwechat-Kaiser-Ebersdorf und Wien-Klosterneuburg-Tulln in Gruppen eingetheilt, derart, dass für jede Gruppe nur Eine Fahrkarte zur Ausgabe gelangt.

Bau von Zufahrtstrassen zu den Eisenbahnen.

Der V.-G.-H. hat wie folgt geurtheilt: Die Entscheidung über den Bau und die Erhaltung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse hat nach dem Eisenbahn-Zufahrtsstrassen-Gesetze für Böhmen die Lösung der Vorfrage über die Nothwendigkeit der Eisenbahn-Zufahrtsstrasse im Wege der Vereinbarung oder der Entscheidung zur Voraussetzung. Eine Vereinbarung der Interessenten darf nicht vermuthet werden, sondern muss ausdrücklich konstatirt sein. (Eine ähnliche Bestimmung wie die obzitirte findet sich auch in den Landesgesetzen über Zufahrtsstrassen der übrigen Kronländer Oesterreichs.)

Lokalbahnprojekt Lend-Gastein-Böckstein.

Gesuch um die Vorkonzession.

Die Eisenbahn - Bauunternehmung Soenderop & Co. in Berlin ist bei dem K. K. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn gemischten Systems, mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, von einem Punkte der Salzach, ca. 1 km ober- oder unterhalb der Station Lend der K. K. Staatsbahnen, durch die Gasteiner Klamm und am linken Ufer der Gasteiner Ache entlang führend, bis nach Wildbad Gastein event. Böckstein, eingeschritten. — Die vor längerer Zeit dem Handelsministerium vorgelegten Lokalbahnprojekte des Bauunternehmers Hirt, der Bauunternehmung Lukrits & Rzizek und der Firma Siemens & Halske, welche bereits der Trassenrevision unterzogen worden sind, wurden bisher der Realisirung nicht entgegengeführt.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die im letzten Berichte angedeuteten zwei Momente: Die politische Beunruhigung infolge des vom Czaren ausgebrachten Trinkspruches sowie die Befürchtungen wegen der schlechten Ernte infolge der andauernden Dürre wurden noch durch den erneuerten Zeitungskampf gegen die Russischen Werthe in Deutschland, das Rechtsbedenken der Norddeutschen Allgemeinen über die Konversion der Russischen Prioritäten und die angeblichen Rüstungen Russlands erhöht. Die ganze Woche hindurch war ein mitunter stürmisches Angebot der Effekten und trat erst zum Schlusse derselben eine kleine Erholung ein. Auch Bahnaktien hatten deshalb eine weichende Tendenz und es notiren Nordbahn (2612), Carl Ludwigbahn (205), Nordwestbahn (190), Elbethalbahn (215), Staatsbahn (240,50) und Südbahn (121,25), nur Buschtêhrader A und B (995 und 356) waren gesucht. Die Umwandlung der 5 pCt. Prioritäten der verstaatlichten Ungarischen Bahnen in 4½ pCt. ist vollkommen durchgeführt, indem gegen 86 pCt. dieser gesammten Prioritäten zum Umtausche angemeldet wurden, und es notiren diese neuen Prioritäten 115,70.

Aus Württemberg.

Schliessung eines Haltepunkts und Eröffnung einer Haltestelle.

Der Haltepunkt I n z i g k o f e n an der Strecke Tübingen-Sigmaringen ist mit dem 31. Mai geschlossen worden, dagegen wurde die bei der Einmündung der im Bau begriffenen Bahnlinie Tuttlingen-Inzigkofen (Sigmaringen) in die Bahnstrecke Tübingen-Sigmaringen neu angelegte Haltestelle dieses Namens für den Personen- und Gepäckverkehr vorläufig mit Ausschluss der Abgabe von Militärfahrkarten am 1. Juni eröffnet.

Kirchheimer Privateisenbahngesellschaft.

Die Einnahmen des Jahres 1888 betrugen 114 085 ℳ, die Ausgaben 12 397 ℳ für Mitbenutzung der Staatsbahnstrecke Unterboihingen-Plochingen, 8 539 ℳ für den Erneuerungsfonds, 43 264 ℳ eigentliche Betriebskosten. Nach Abzug der statutengemässen Rückzahlungen ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 38 548 ℳ, aus welchem nach Beschluss der Generalversammlung 4 pCt. Dividende = 35 ℳ für die Aktie bezahlt werden. 14 500 ℳ werden für einen Aktienumwandlungsfonds zurückgelegt (500 ℳ auf 800 ℳ), 5 191 ℳ zu Tilgungen und 1 654 ℳ für den Unterstützungsfonds verwendet.

Ermsthalbahngesellschaft (Metzingen-Uracher Privatbahn).

Die Betriebseinnahmen für 1888 betragen 126 516 ℳ, die Betriebsausgaben 42 050 ℳ, der Betriebsüberschuss 84 466 ℳ = 5,80 pCt. des restlichen Anlagekapitals von 1 458 600 ℳ. Der Betriebsaufwand stellt sich hiernach auf 33 pCt. der Bruttoeinnahme. Nach Abzug der Ausgaben für Tilgung und Verzinsung der Prioritätsanleihe verbleibt ein Reingewinn von 45 778 ℳ, zu welchem noch der Gewinnübertrag vom Vorjahr mit 6 000 ℳ kommt.

Die Generalversammlung beschloss die Vertheilung einer Dividende von 27 ℳ für die Aktie = 4½ pCt., dem Erneuerungsfonds wurden 10 678 ℳ zugewiesen und 6 000 ℳ auf neue Rechnung übertragen.

Die Thätigkeit Englischer Lokomotiven.

Im Englischen Eisenbahndienste bringt jede Lokomotive im Zeitraume von 6 Monaten durchschnittlich 48 500 ℳ auf, was den ungefähren Kostenpreis der Maschine deckt. Die einzelnen Bahnen erzielen jedoch sehr abweichende Resultate und die höchsten Zahlen werden von denjenigen Gesellschaften erreicht, die den umfangreichsten Personenverkehr haben. Bei der unterirdischen „Metropolitan“ betrug die Einnahme jeder Lokomotive während des Halbjahrs 91 700 ℳ, bei der „Metropolitan District“ 68 540 ℳ, der London, Chacham & Dora 70 240 ℳ, der South Eastern 63 820 ℳ, der London & Brighton 58 120 ℳ, der South Western 57 080 ℳ. Dies sind die Linien, die sich hauptsächlich in den Distriktverkehr der Hauptstadt theilen und ihnen reihen sich die Great Western mit 51 580 ℳ, die Great Eastern mit 50 100 ℳ, die North Western mit 47 680 ℳ, die North Stafford mit 46 520 ℳ, die Great Northern mit 45 480 ℳ, die Midland mit 43 840 ℳ, die Nord Eastern mit 43 320 ℳ, die Lancashire mit 42 060 für jede Maschine an. Von den Schottischen Bahnen lösen die North British 47 300 ℳ, die Caledonian 42 400 ℳ und die Glasgow & South Western 40 200 ℳ für jede Lokomotive im Laufe von 6 Monaten, während in Irland die Great Northern 51 600 ℳ, die Dublin-Wicklow 49 560 ℳ, die Midland Great Western 46 700 ℳ, die Great Southern & Western 44 100 ℳ und die Northern Counties 39 380 ℳ jede Lokomotive im Semester einbringt. Der Durchschnitt für 29 Gesellschaften des Vereinigten Königreichs bezifferte sich auf 47 920 ℳ für das Halbjahr und Lokomotive und ist demnach annähernd so hoch als für England allein. Die Abweichung der Einnahmen der verschiedenen Gesellschaften für den Zug und Meile ist ebenfalls sehr gross. Die Personenzüge ergaben das höchste Resultat von 7½ ℳ für die Meile auf der Metropolitan District, während die Metropolitan nur 5,77 ℳ erzielte; die bezügliche Länge dieser Linien ist 27 und 13 Englische Meilen. Danach folgen die London & Chacham mit 5,63 ℳ, die South Eastern mit 5,62 ℳ, die Brighton mit 4,90 ℳ und die South Western mit 4,86 ℳ für den Personenzug und Meile. Ausser diesen Linien nehmen nur die Great Western und North Western mehr als 4 ℳ für die Zugmeile ein und der Durchschnitt der 19 Englischen Gesellschaften stellt sich auf 4,31 ℳ für die Personenzugmeile, wogegen die 5 Irischen Bahnen durchschnittlich 3,86 ℳ und die 4 Schottischen 3,54 ℳ für die Personenzugmeile einnehmen. Im Güterverkehr löst Irland 6,36 ℳ, England 5,98 ℳ und Schottland 5,35 ℳ für die Zugmeile. Von den Englischen Bahnen erreicht die North London die höchste Gütermeilziffer mit 11,73 ℳ, die Turness 11,50 ℳ, die Chacham 9,34 ℳ, Brighton 8,03 ℳ, Lancashire 7,99 ℳ, während die anderen Bahnen vom Minimum von 4,12 ℳ auf der Cambrian bis 6,18 ℳ auf der North Eastern variiren. In Irland und Schottland bewegt sich die Einnahme für die Güterzugmeile zwischen 4,99 ℳ und 5,85 ℳ. Auf den 19 Englischen Gesellschaften legte jede Lokomotive in 6 Monaten durchschnittlich 9 574 Englische Meilen zurück und zwar auf der Metropolitan 15 853, der North London über 12 000 und den Great Northern, Great Eastern, South Western & Chacham Linien mehr als 11 000 Meilen. Die Midland erzielte 9 673 Meilen und alle anderen Bahnen weniger als den Durchschnitt. Auf den Irischen Bahnen war die durchschnittliche Meilenzahl für

die Maschine und Güterzug um 319 Meilen und auf den Schottischen Linien um 409 Meilen grösser als auf den Englischen.

Die Auslagen, mit welchen die erwähnten Resultate gewonnen werden, weichen so ausserordentlich von einander ab, dass deshalb die Fracht und Fahrgeldtarife auch auf sehr verschiedenen Systemen beruhen, ein Umstand, der zu vielen Unzulässigkeiten führt und nicht geringe Unzufriedenheit erweckt. Eine einheitliche Berechnung kann aber nur dann stattfinden, wenn entweder eine einzige Gesellschaft das ganze Eisenbahnwesen an sich zieht und monopolisirt oder aber wenn die Bahnen verstaatlicht werden. Da man indess in England diese einzigen Hilfsmittel verwirft, so muss es bei den Unterschieden sein Bewenden haben, da jedes Separatunternehmen natürlich darauf bedacht ist, sich ein Einkommen zu sichern, das einigermaassen in Einklang mit seinem Kapitalkonto und den Betriebskosten steht. Der Staat könnte dagegen, wie es in Deutschland der Fall ist, eine Durchschnittsberechnung aufstellen und auf Grund derselben Fahrgelder und Frachten gleichmässig für die Meile usw. ansetzen. Die freie Konkurrenz hat eben ihre Licht- und Schattenseiten, nur treten die letzteren im Bahnbetriebe derjenigen Ländern, wie England und Amerika, wo das Prinzip in seiner ganzen Ausdehnung Anwendung findet, oft recht nachtheilig zu Tage.

Aus Russland.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1888 betrugen die Einnahmen 9 563 765 R. (im Vorjahre 8 857 896 R.), die Ausgaben 4 926 022 R. (4 937 731 R.), der Ueberschuss somit 4 637 743 R. (3 920 165 R.) Hiervon gehen ab an die Regierung 250 000 R. (wie im Vorjahre), für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 2 165 577 R. (2 086 523 R.), für die Tilgung der Aktien 62 500 R. (wie im Vorjahre), Tilgung der Zweigbahnen 26 508 R. (2333 R.), Gewinnantheile 35 163 R. (21 845 R.). Es verbleiben 2 097 993 R. (1 467 292 R.), wovon die Beamten 130 000 R. als Geschenke erhalten, während der Rest zur Verfügung der Aktionäre steht.

In der am 24. v. Mts. stattgehabten Generalversammlung waren 134 stimmberechtigte Aktionäre anwesend, vertreten durch 71 117 Aktien gleich 1764 Stimmen. Ein Antrag auf Vertheilung einer Dividende von 13 R. wurde mangels der erforderlichen statutarischen $^3/_4$ Majorität abgelehnt. Es stimmten dafür 1043, dagegen 569. Die Warschauer Aktionäre begründeten ihre Ablehnung damit, dass die Reserven nicht hinreichend dotirt seien. Die Sitzung nahm einen stürmischen Verlauf, da der Vorsitzende der Deutschen Sprache nicht mächtig war, und weil gegen den Protest, in genannter Sprache zu verhandeln, Einsprache erhoben wurde. Die weiteren Gegenstände der Verhandlung, Wahl des Aufsichtsraths und des Revisionsausschusses wurde genehmigt. Es wurden nur Kandidaten der Belgischen Aktionäre gewählt. Die vorgeschlagene Umwandlung der Prioritäten wurde verworfen, und zwar gleichfalls mangels der $^3/_4$ Majorität.

In der nächsten, angeblich bereits auf den 15. d. Mts. einberufenen Generalversammlung wird die letztbezeichnete Angelegenheit und die Dividendenfrage nunmehr zur Entscheidung gelangen. Von Interesse dürften bei dieser Gelegenheit die folgenden Angaben aus den Statuten der Gesellschaft sein.

Jedes Verwaltungsraths-Mitglied muss Eigenthümer von mindestens hundert Aktien sein und dieselben in die Gesellschaftskasse hinterlegen. Zum Präsidenten oder Vizepräsidenten des Verwaltungsraths kann nur ein in Warschau ansässiges Mitglied gewählt werden. Der Direktor und jedes Direktionsmitglied muss ein Russischer Unterthan sein. Die Wahl bedarf der Zustimmung des Ministers der Verkehrsanstalten. Die Mitglieder des Verwaltungsraths sind der Gesellschaft nach den allgemeinen Landesgesetzen verantwortlich. In der Generalversammlung sind nur Aktionäre, welche wenigstens 40 Aktien besitzen, stimmberechtigt. Die Gesellschaft fasst ihre Beschlüsse (ausgenommen die Wahl des Verwaltungsraths und des Revisionsausschusses, welche mit einfacher Stimmenmehrheit gewählt werden) mit einer Mehrheit von drei Vierteln der Stimmen der anwesenden Aktionäre. Wird diese Mehrheit nicht erzielt, dann wird in einem Zwischenraume von zwei Wochen eine Generalversammlung berufen, welche mit einfacher Stimmenmehrheit entscheidet. Zur Gültigkeit einer ordentlichen Generalversammlung ist die Anwesenheit von mindestens 30 Aktionären erforderlich, welche zusammen nicht weniger als den siebenten Theil der ausgegebenen Aktien bilden. Zur Gültigkeit einer ausserordentlichen Generalversammlung bedarf es der Anwesenheit von mindestens 40 Aktionären, welche zusammen wenigstens den fünften Theil aller ausgegebenen Aktien bilden. Kommt eine Generalversammlung wegen unzureichender Anzahl der erschienenen Aktionäre oder nicht hinlänglicher Aktienhinterlegung nicht zu Stande, dann beruft der Verwaltungsrath eine neue Versammlung und diese fasst ihre Beschlüsse ohne Rücksicht auf die Anzahl der anwesenden Aktionäre und der durch dieselben vertretenen Aktien. Jede 40 Aktien geben eine Stimme. Kein Aktionär darf mehr als 10 „eigenberechtigte Stimmen“ in sich vereinigen. Ausser den eigenen Stimmen kann ein Aktionär, welcher Mitglied der Generalversammlung sein muss, noch als Bevollmächtigter andere Stimmen auf sich vereinigen, aber einschliesslich der eigenen nicht mehr als 20 Stimmen.

Aus der Schweiz.

Nordostbahn.

In dem abgelaufenen Jahre haben die eigenen Linien der Gesellschaft aus dem Betriebe 14 661 000 Frcs. gebracht (im Vorjahre 13 783 748 Frcs.), aus verschiedenen Quellen 950 000 Frcs. (939 109 Frcs.). Die Betriebsausgaben nahmen 7 881 000 Frcs. in Anspruch (7 491 337 Frcs.), so dass der Ueberschuss sich auf 7 730 000 Frcs. stellt (7 231 519 Frcs.) Hierzu haben ferner die Spezialfonds 1 107 000 Frcs. (1 181 598 Frcs.) Zuschüsse geliefert, und das Erträgniss aus Kapitalien stellt sich auf 875 000 Frcs. (393 456 Frcs.) Dieser Position sind 400 000 Frcs. Agiogewinn aus den neuen Prioritätsaktien hinzugerechnet, während andererseits die Kosten für die Umwandlung der alten Prioritätsaktien mit 478 000 Frcs als Ausgabe gebucht wurden. Die Umwandlung der 4 pC. Anleihe von 1860 liess einen Gewinn von 82 000 Francs.; derselbe wurde den 1888er Einnahmen hinzugefügt, weil diesmal noch der letzte Antheil von $^1/_3$ der Kosten für die Umwandlung der 87 Millionenanleihe mit 210 000 Frcs. aus dem Betriebsüberschuss aufzubringen war. Zum Abschreiben wurden diesmal 221 000 Frcs. (35 141 Frcs.) verwendet. Als Reinertrag des eigenen Netzes bleiben sodann 7 585 000 Frcs. (6 959 966 Frcs.). Hierzu kommen ferner 1 613 000 Frcs. aus dem Erträgniss der gemeinschaftlichen Linien (1 525 785 Frcs.). Der Anlehensdienst kostete, da die Umwandlung der Prioritäten durchgeführt ist, nur 5 344 000 Frcs. (5 829 397 Frcs.). Dies abgerechnet und nach Absetzung von 1 040 000 Frcs. wegen der Tilgung wie im Vorjahre bleibt ein Ueberschuss von 2 852 000 Frcs. (1 802 533 Frcs.). Hierin ist der Gewinnrest des Vorjahres bereits inbegriffen, welcher mit 302 533 Frcs. zur Verfügung stand, gegen nur 186 178 Frcs. für 1887. Wird die Dividende auf 4 pCt. (2 pCt.) beschränkt, so bleibt dieser Gewinnrest unberührt, während er bei $4^1/_2$ pCt. grösstentheils mit herangezogen werden müsste. Dies dürfte, wie die „Frankf. Ztg.“ schreibt, hauptsächlich der Grund sein, weshalb der Verwaltungsrath gegen $4^1/_2$ pCt. war. Hinzugefügt wird, dass wegen der Tilgung zwar wiederum 1 040 000 Frcs. wie im Vorjahre vom Gewinn abgesetzt wurden, dieser Betrag aber zum grösseren Theil n i c h t für dieselbe bestimmt ist. Ursprünglich war nämlich mit dem Bundesrathe vereinbart, dass 25 Millionen Francs innerhalb 24 Jahren getilgt werden sollen und zwar entweder durch einen festen Betrag von 1 140 000 Frcs. jährlich oder durch eine steigende Annuität von 600 000 Frcs. nebst $4^1/_2$ pCt. Zinszuwachs. Die Verwaltung hat nämlich beschlossen, zu der steigenden Annuität überzugehen. Ausserdem war vorbehalten, dass, im Falle die Moratoriumsbahnen gebaut werden, gewisse Summen an der Tilgung zu kürzen sind. Diese Summen wurden nunmehr auf 2,52 Millionen Francs festgestellt und hierbei die Tilgungsdauer von 25 auf 29 Jahre verlängert; infolge dessen waren diesmal für die Annuität nur 450 000 Frcs. zu verwenden. Die dadurch erübrigten 590 000 Frcs. sollen nach dem Beschluss der Verwaltung einstweilen als Eigenthum der Aktionäre zurückgelegt werden, um diese Minderausgabe später als Einzahlung auf eine Erhöhung des Aktienkapitals zu verwenden, zunächst von 68 auf 70 Millionen Francs.

Der Verwaltungsrath hat die Pläne für die Linien S t e i n - K o b l e n z und D i e l s t o r f - N i e d e r w e n i n g e n und ferner einen Vertrag mit den Vereinigten Schweizer Bahnen über die Haftbarkeit in Schadensfällen auf gemeinschaftlichen Stationen und Bahnstrecken genehmigt.

Gotthardbahn.

Dem Jahresberichte der Gesellschaft für 1888 sind folgende Angaben entnommen:

		1888	1887
Einnahmen	Frcs.	12 054 777	11 853 082
davon aus dem Transportdienste	„	11 631 498	11 453 240
Verschiedene Quellen	„	423 278	399 842
davon Personenverkehr	„	4 045 806	3 706 732
Güterverkehr	„	6 991 281	7 201 145
Einnahme auf das Bahnkilometer	„	43 727	43 057
Es fuhren die ganze Bahnlänge	Personen	194 805	175 595
„ „ „ „	Güter t	383 450	402 260
Im Güterverkehr fallen auf			
Schweiz-Italien	„	37 948	42 933
Italien-Schweiz	„	110 129	89 261
Deutschland, Holland und Belgien-Italien	„	261 055	302 780
Italien-Deutschland, Holland, Belgien und England	„	56 070	43 557

Betriebsausgaben	Frcs.	6 028 145	5 527 943
desgl. in Prozenten der Transporteinnahme		51,83	48,27
Gewinn- und Verlustkonto.			
Ueberschuss	Frcs.	6 026 632	6 325 139
Vortragssaldo vom Vorjahre	„	454 851	94 715
Ertrag verfügbarer Kapitalien	„	701 763	610 182
Gewinnantheil laut Konsortialvertrag vom Oktober 1883	„	372 150	—
Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds	„	402 800	238 393
Verschiedenes	„	6 945	2 768
Gesammteinnahmen	„	7 964 043	7 271 197
Verwendung:			
Verzinsung der Anleihen	Frcs.	3 774 567	3 786 560
Provisionen	„	20 527	20 181
Verzinsung der jungen Aktien	„	120 000	—
Kapitaltilgung und Tilgungssumme	„	223 808	215 200
Spezialfonds	„	1 413 734	933 004
Verschiedenes	„	103 423	3 037
Einlage in den Baufonds	„	—	134 539
Insgesammt	„	5 656 061	5 098 640
Zur Verfügung der Aktionäre	„	2 309 081	2 172 557

Zu den Einnahmen aus dem Güterverkehre wird bemerkt, dass das Jahr 1887 kein normales war. Vor Einführung des neuen Italienischen Zolltarifs sind eine Menge Waaren nach Italien gegangen, die bei unveränderten Zollverhältnissen erst im Berichtsjahre befördert worden wären. Es betrifft dies hauptsächlich die Erzeugnisse der Metallindustrie. Gegenüber dem Jahre 1886 zeigt das abgelaufene Jahr im Güterverkehre eine Vermehrung von 139 016 t oder 26,67 pCt. Die Lebens- und Genussmittel weisen auch gegenüber dem Vorjahre wesentlich grössere Mengen auf, während die Erzeugnisse der Metallindustrie in erheblichem Maasse abgenommen haben.

Das Aktienkapital ist von 34 auf 40 Millionen Francs gestiegen. Das Obligationenkapital stellte sich am 31. Dezember 1887 auf 91 044 500 Frcs., am 31. Dezember 1888 auf 91 002 000 Frcs., wovon 22 645 000 Frcs. in Obligationen zu 5 pCt. und 68 357 000 Frcs. in Obligationen zu 4 pCt. im Verkehr blieben. Die Gesammtsumme des einbezahlten Beihilfe- und Aktienkapitals, sowie der Anleihen erreichte am Ende des abgelaufenen Jahres die Höhe von 247 002 000 Frcs., wovon verwendet worden sind: für Baukonto 219 351 814 Frcs., für Koursverluste auf Aktien 2 970 150 Frcs., für Koursverluste auf Obligationen (nach Abzug der getilgten 725 700 Frcs.) 13 978 330 Frcs. und für am Schluss des Rechnungsjahres noch unvollendete Bauten, welche noch nicht auf dem Baukonto verrechnet werden konnten, 3 145 928 Frcs., zusammen also 239 446 223 Frcs. Mit Einschluss des seit 1882 aus einem Drittel der Fondszinsen gesammelten Baufonds stellten sich die verfügbaren Baumittel auf 8 697 140 Frcs., wovon 1 827 158 Frcs. auf Liegenschaften, Material usw. fallen. Der Betrag der zu tilgenden Verwendungen ist um 184 127 Frcs. für die Umwandlung von 5 pCt. Obligationen und Unkosten der neuen Aktien, ferner um 1 564 000 Frcs. für den Betrag des bekannten, je mit 23 Frcs. ausbezahlten bezw. verrechneten „Genussscheines" vermehrt worden und erreichte am Jahresende die Höhe von 13 978 330 Frcs., welche noch zu tilgen sind. Der in Werthschriften angelegte Theil der verfügbaren Mittel betrug am 31. Dezember auf Grund der zum Theil erheblich unter den mittleren Geldkoursen des Monats Dezember vorgenommenen Werthung 10 656 013 Frcs. Zu den Posten des Abschlusses ist noch zu bemerken, dass die schwebenden Schulden 3 182 570 Frcs., gegen 2 682 387 Frcs. im Vorjahre, betragen, ferner der Erneuerungsfonds (Zuwachs 833 553 Frcs., Abgang 402 800 Frcs.) 3 673 108 Frcs., der Reservefonds (Zuwachs 580 181 Frcs.) 1 192 904 Francs, der Tilgungsfonds 84 008 Frcs., der Baufonds 1 141 364 Frcs. Die verfügbaren Mittel sind mit 19 138 814 Frcs. eingestellt (Kasse, Wechsel, Bankguthaben 5 412 625 Frcs., Werthschriften 10 656 013 Frcs.).

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, in der auf den 29. d. Mts. einberufenen Generalversammlung die Vertheilung der Dividende von 6 pCt. zu beantragen.

In der Eigenschaft als Verwaltungsräthe der Gotthardbahn sind von dem Bundesrath auf 6 Jahre bestätigt worden: Generaldirektor Massa (Mailand), Oberbaurath von Schlierholz (Stuttgart) und Altstaatsrath Rossi (Lugano).

Aus Amerika.

Jahresberichte einzelner grösserer Bahnen für 1888.

1. Die Pensylvania-Eisenbahn, welche einen weiteren Verkehrskreis zu bedienen hat, als fast irgend eine andere Gesellschaft und welche stets als charakteristisches Bild der wirklichen Lage der besseren Bahnen des Landes angesehen zu werden pflegt, hat im Jahre 1888 keine besonders ermuthigenden Ergebnisse erzielt:

Die Geldergebnisse sind, nach dem in der „Railr. Gazette" veröffentlichten Auszuge aus dem Jahresbericht wie folgt gewesen:

	1888 D.	1887 D.
Auf der Hauptlinie nebst Abzweigungen (Philadelphia-Pittsburg):		
Einnahmen	36 698 183	35 305 728
Ausgaben	23 526 578	22 328 536
Betriebs-Reinerträge	13 171 605	12 977 192
Vereinnahmte Zinsen	4 714 537	5 162 808
Gesammt-Einkommen	17 886 142	18 140 000
Bezahlte Zinsen usw.	7 916 480	7 698 714
Bleibt gesammter Reinertrag	9 969 661	10 441 286
Strecke Philadelphia-Newyork nebst Abzweigungen:		
Einnahmen	17 100 851	16 328 652
Ausgaben	13 071 485	12 301 000
Betriebs-Reinerträge	4 029 366	4 027 652
Vereinnahmte Zinsen	699 896	532 102
Gesammteinkommen	4 729 262	4 559 754
Bezahlte Zinsen usw.	4 889 762	4 787 744
Bleibt Reinausfall	160 500	227 990
Bleibt Gesammt-Reinertrag aller Strecken	9 809 161	10 213 296
Ausgaben für aussergewöhnliche Reparaturen usw., welche nicht auf Kapitalkonto gebucht werden können	1 161 547	1 241 115
Dividenden	5 327 240 (5 pCt.)	5 418 701 ($5^1/_2$ pCt.)
Uebertrag auf das nächste Jahr	1 620 421	1 983 599

Die Roheinnahmen sind hiernach gestiegen, in fast gleichem Maasse aber auch die Betriebsausgaben; diese haben sich im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen sogar von 66 pCt. im Jahre 1886 auf beinahe 70 pCt. im Jahre 1888 erhöht. Ein bedeutender Verlust entstand durch Verwendung von mehr als 1 Million Dollar zur Deckung des Ausfalls der westlichen Linien. Dies wurde nur theilweise wieder ausgeglichen durch die Verminderung des Betrages der aus den Einnahmen bestrittenen Extrakonten. Es waren daher sowohl die Dividenden wie auch der Uebertrag niedriger als im Vorjahr.

Unter dem „Car Frust System" wurden fernere 3 Millionen Dollar Obligationen zu $4^1/_2$ pCt. ausgegeben und 3 600 Güterwagen beschafft; auf Kapitalkonto wurden dagegen 3 887 403 D. ausgegeben und dafür u. A. in den Werkstätten der Gesellschaft in Altoona usw. 125 Lokomotiven, 46 Personen-, 11 Gepäck- und Post-, 2 807 Güter- und 120 Dienst- (Unterhaltungs- usw.) Wagen beschafft.

Die Güterfrachtsätze zeigen eine fortwährend abwärts gehende Neigung, im Jahre 1888 sogar mehr als früher. Die theilweis schlechte Ernte im Westen beeinflusste den Umfang des Durchgangsverkehrs und rief einen heftigen Wettbewerb zu verlustbringenden Frachtsätzen zwischen den westlichen Verwaltungen hervor, der sich nach und nach auch auf die östlichen Durchgangslinien ausdehnte und seinen Ausdruck fand in der offenen und erheblichen Herabsetzung der Frachtsätze für die westliche Richtung seitens einer der bedeutendsten Eisenbahn-Gesellschaften, welche dadurch den vermutheten geheimen Sätzen einzelner Nebenbuhlerinnen die Spitze bieten wollte. Die Verwaltung der Pensylvania-Eisenbahn, eingedenkt der Vortheile der von ihr befolgten konservativen Politik, suchte die Beförderungssätze auf einem gerechten und nutzbringenden Standpunkt zu erhalten, wurde aber doch schliesslich genöthigt, den Ermässigungen anderer Linien zu folgen, sowohl zum Schutze der auf ihre Strecken angewiesenen industriellen und Verkehrsinteressen als auch zur Abwendung einer allzugrossen Verminderung der Transporte.

Die Fortdauer dieser trostlosen Geschäftslage brachte ein weitverbreitetes Gefühl der Unruhe, sowohl in Finanz- als auch in den sonstigen Geschäftskreisen hervor, und führte zur Wiederaufnahme der Bestrebungen der Bahnverwaltungen, eine mit den Bestimmungen des Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes in Einklang stehende Art und Weise der Ordnung des Wettbewerbs ausfindig zu machen.

Nachdem jenes Gesetz nun seit zwei Jahren angewendet worden, lässt sich einigermaassen über seine Einwirkung auf die Interessen des Publikums und der Eisenbahnen urtheilen. Während es in manchen Beziehungen vortheilhaft gewirkt hat, ist doch andererseits die Verwaltung des Transportwesens des Landes dadurch schwieriger und verwickelter geworden, dass man regierungsseitig unternommen hat, die Art und Weise, in welcher das Publikum durch die Beförderungsgesellschaften bedient werden soll, zu reguliren und vorzuschreiben, während man unterlassen hat eine Einrichtung zu treffen, durch welche die Aufrechthaltung gerechter und gleichmässiger Beförderungssätze gesichert und die Interessen der Eisenbahnen in angemessener Weise geschützt werden können.

(Fortsetzung folgt.)

Bücherschau.

Handbuch des Preussischen Eisenbahnrechts. Von Regierungsrath Dr. jur. Georg Eger. Verlag von J. U. Kern (Max Müller). Breslau. 1886—1889.

Mit der vor kurzem erschienenen sechsten Lieferung ist der erste Theil des zeitgemässen, von uns im Jahrgang 1887, Nr. 66 Seite 601 d. Ztg. angezeigten und anerkennend besprochenen Werkes zum Abschluss gelangt und mit einem ausführlichen Inhaltsverzeichniss versehen worden. Ein alphabetisch geordnetes, das ganze Werk umfassendes Sachregister soll dem zweiten Bande beigegeben werden. Wie der Herr Verfasser im Vorwort mittheilt, hat die amtliche Thätigkeit desselben, sodann aber auch die grosse Schwierigkeit der Beschaffung des umfassenden Materials, die Komplizirtheit der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen, der Umfang der damit verbundenen Kontroversen, die in ausserordentlichem Maasse angewachsene Zahl der Rechtssprüche und Monographien auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts, verbunden mit den dem Eisenbahnwesen eigenen häufigen Aenderungen der Gesetze, Verordnungen, Reglements usw. nur ein langsames Fortschreiten der Arbeit (die erste Lieferung erschien im Jahre 1886) ermöglicht. Für die Vollständigkeit und Genauigkeit des Inhalts ist dieses langsame Fortschreiten eher als ein Vortheil, als ein Nachtheil anzusehen — zumal da infolge dieses Umstandes gar Manches noch berücksichtigt werden konnte, was sonst unberücksichtigt hätte bleiben müssen.

Nicht unerwähnt verbleibe, dass das Werk einen erheblich grösseren Umfang erhält, als ursprünglich beabsichtigt war. Nach Angabe der ersten Lieferung sollte das ganze Werk vollständig in 7 Lieferungen erscheinen, während der erste Band allein schon 6 Lieferungen (36 Druckbogen) enthält, in welchen nur die 6 ersten (im wesentlichen den staatsrechtlichen und baulichen Verhältnissen der Eisenbahnen einschliesslich dem Grunderwerbe gewidmeten) Abschnitte des Werkes abgehandelt werden.

Wie aus der im Jahrgang 1887 d. Ztg. von uns mitgetheilten Inhaltsübersicht des ganzen Werkes ersichtlich ist, stehen für den zweiten Band noch weitere 6 Abschnitte aus, welche dem Eisenbahnbetrieb usw. gewidmet sind, so dass derselbe wohl denselben Umfang wie der erste Band erhalten wird. Der Verfasser hofft das Werk im nächsten Jahre mit Fertigstellung dieses zweiten, gleichfalls in Lieferungen erscheinenden Bandes zu Ende zu führen. In das Detail der umfangreichen Arbeit können wir für jetzt nicht eingehen, wir können nur das allgemeine Urtheil wiederholt aussprechen, dass das Werk als ein sehr zeitgemässes erscheint und dass die systematische, klare und übersichtliche Darstellung, die wissenschaftliche Behandlung des Stoffes mit Anhalt an die in Betracht zu ziehenden Gesetze und Verordnungen volle Anerkennung verdient.

Verschiedenes.

Spar- und Vorschuss-Verein der Beamten der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn.

Seit dem 1. Oktober 1875 besteht ein Spar- und Vorschussverein der Beamten der Gesellschaft auf Grund eines von der Direktion zu diesem Behufe herausgegebenen Statutes. Der Verein hat den Zweck:

Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, zu verzinsen und durch Antheil am Gewinn zu erhöhen, auch den Mitgliedern in Fällen der Bedrängniss durch Gewährung verzinslicher, in Raten rückzahlbarer Vorschüsse beizustehen.

Das Vermögen und die Angelegenheiten des Vereins werden von dem aus einem Mitgliede der Direktion und 6 Vereinsmitgliedern gebildeten Vorstande verwaltet. Die Anzahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1888 1 036. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds aus Gesellschaftsmitteln 3 000 M. überwiesen worden und belief dieser Fonds am Jahresschlusse sich auf 4 300 M. Die in der Vereinskasse aufgekommenen, zu Vorschüssen an die Mitglieder nicht verwendeten Gelder, sowie die Hälfte des Reservefonds sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. Dezember 1888 einen Nennwerth von 226 050 M. bei einem Ankaufswerth von 222 482 M. hatten, welcher letzterer durch Hinzutritt des Koursgewinnes von 10 652 M. sich auf einen Buchwerth von 233 134 M. berechnet.

Am Schlusse des Jahres 1888 betrug das Guthaben der Vereinsmitglieder 231 447 M., worauf ausser den statutenmässigen Zinsen von 3 pCt. noch weitere 1,4 pCt. als Antheil an dem für das Jahr 1888 erzielten Reingewinn, also zusammen 4,4 pCt. gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 9 563 M. hat das Gesammtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1888 sich auf 241 010 M erhöht; dasselbe hat sonach sich um 23 383 M. oder um 9,70 Hundertstel vermehrt. H—g.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in den Tarifheften III A, III C, III E, III F, III G, im Transittarife für Getreide usw. Rhein- und Main - Umschlagsstationen - Ostschweiz vom 1. März 1887, im Saarkohlentarif Nr. 13 und in den Tarifen für den Güterverkehr Basel Badischer Bahnhof und Waldshut - Ostschweiz aufgenommene Station Kaltbrunn der Vereinigten Schweizerbahnen hat die Bezeichnung „Kaltbrunn-Benken“ erhalten.

Karlsruhe, den 18. Juni 1889. (1475)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Niederländisch - Schweizerischer Verkehr. Am 1. Juli 1889 tritt zu dem Hefte III des Tarifs für den Niederländisch - Schweizerischen Verkehr vom 1. März 1888 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 und Aenderung eines Stationsnamens.

Köln, den 18. Juni 1889. (1476)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. Juli 1889 tritt zum Hefte VII des Tarifs für den Niederländisch - Südwestdeutschen Verkehr vom 1. Februar 1884 der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Ebersbach bei Göppingen und Ebingen der Württembergischen Staatsbahnen, Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Torfstreu in Wagenladungen von Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen, Stationen der Niederländischen Staatsbahn, nach den Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der Württembergischen Staatsbahnen und Berichtigungen des Haupttarifs.

Köln, den 17. Juni 1889. (1477)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. treten zu dem Mitteldeutschen Verbands-Gütertarife die Nachträge und zwar XI zu Heft Nr. 1, 2, 4 und 5, XII zu Heft Nr. 3 und 6 und XIII zu Heft Nr. 7 in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen, Aufhebung der Frachtsätze für Station Sömmerda im Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, neue Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Grossvoigtsberg, Grünhainichen, Grünstädtel, Lauter und Rodewisch, Aenderungen und Ergänzungen der seitherigen Frachtsätze für eine grössere Anzahl von Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Berlin, der Sächsischen Staats-, Hessischen Ludwigs- und Pfälzischen Bahnen, Ausdehnung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter auf lange Gegenstände von Eisen wie Schienen, Stangen, Träger und dergl. sowie Ausnahmefrachtsätze für Kalirohsalze zum Düngen. Soweit Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. August d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands - Güterexpeditionen, woselbst die Nachträge auch erhältlich sind.

Erfurt, den 17. Juni 1889. (1478)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Heft 1—4. Vom 1. August d. J. ab bis auf weiteres kommen die Zuschlagsbeträge der Tabelle C zur Erhebung.

Breslau, den 18. Juni 1889. (1479)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokal- und Staatsbahn-Vieh- usw. Verkehr. Vom 1. Juli d. J. ab findet direkte Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren von und nach den Haltestellen Klitten und Plessa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt statt.

Die Abfertigung von Fahrzeugen bleibt ausgeschlossen.

Erfurt, den 14. Juni 1889. (1480)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. Juni l. J. tritt der Nachtrag VII zum Badisch - Württembergischen Gütertarif in Kraft.

Exemplare werden von den Verbandstationen unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 17. Juni 1889. (1481)
Generaldirektion.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr über den Gotthard, den Brenner und Pontebba. Zu dem mit unserer Bekanntmachung vom 26. Januar cr. ausgeschriebenen Auszug aus dem Deutsch-Italienischen Gütertarif vom 1. August 1888 für metallurgische Erzeugnisse ist der 1. Nachtrag mit Gültigkeit vom 15. Juni cr. erschienen. Derselbe kann von unserer Drucksachen-Kontrole zum Preise von 0,40 ℳ bezogen werden.

Strassburg, den 14. Juni 1889. (1482)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Main - Neckarbahn. Die Ausnahmetarife (Nr. 9 bezw. 8) für Steine des Spezialtarifs III usw. im Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rh. einer- und den Stationen der Main-Neckarbahn, sowie einigen Stationen des Kgl. Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits gelangen am 1. August l. J. zur Aufhebung. Abfertigung erfolgt von diesem Zeitpunkt ab nach den Sätzen des Ausnahmetarifs Nr. 2a Abtheilung 2 des Main-Neckarbahn-Pfälzischen bezw. des Ausnahmetarifs Nr. 2 des Nassau-Pfälzischen Gütertarifes.

Darmstadt, den 17. Juni 1889. (1483)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der Nachträge 11 zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs.) Am 15. Juli d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 11. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten anderweite und neue Frachtsätze zwischen verschiedenen Deutschen und Oesterreichischen Stationen, Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aenderung von Stationsnamen, sowie Aufhebung von Frachtsätzen.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 16. Juni 1889. (1484)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal - Güterverkehr der Sächsischen Staatsbahnen. Magdeburg - Sächsischer Verband. Berlin-Sächsischer Verband. Norddeutsch - Sächsischer Verband. Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband. Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Sächsisch-Thüringischer Verband. Breslau-Sächsischer Verband. Bromberg-Sächsischer Verband. Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mitteldeutscher Verband. Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Sächsisch - Württembergischer Güterverkehr. Vom 1. Juli l. J. an wird der Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter auch auf lange Gegenstände von Eisen oder Stahl, wie Schienen, Stangen, Träger und dergleichen, angewendet.

Dresden, am 15. Juni 1889. (1485)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif vom 1. Februar 1889 in Kraft. Durch denselben wird die Fassung des Ausnahmetarifs 1 für Holz, des Ausnahmetarifs 2 für bestimmte Stückgüter und des Ausnahmetarifs 3 für Metalle und Metallwaaren geändert, der Ausnahmetarif 11 für Holz des Spezialtarifs III, Holzsägespähne, Holzsägemehl (unverpackt), Holzwolle, Torf, Torfstreu und Torfkohle neu eingeführt und der Ausnahmetarif 10 für Zuckerrüben usw. aufgehoben. Die Aufhebung des letzteren Ausnahmetarifs erfolgt erst am 1. August d. J.

Der Nachtrag kann von den Güterexpeditionen der Bayerischen Staatsbahn und Werrabahn bezogen werden.

Meiningen, den 15. Juni 1889. (1486)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 20. Juni 1889 treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für die Beförderung von Schwefelkies von den Stationen Grevenbrück und Schwelm des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld nach den Stationen Höchst a/M., Kahl, Mannheim und Waldhof der Hessischen Ludwigsbahn, sowie Niederbiegen, Unterkochen und Wangen i. Allg. der Württembergischen Staatsbahn in Kraft.

Dagegen werden mit Gültigkeit vom 10. August 1889 die Frachtsätze desselben Ausnahmetarifs von Grevenbrück und Schwelm nach den Stationen Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Griesheim a/M. der Hessischen Ludwigsbahn, sowie Heilbronn a. N. und Scheer der Württembergischen Staatsbahn aufgehoben.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 17. Juni 1889. (1487)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederschlesischer Steinkohlen- und Koksverkehr. Am 1. Juli 1889 tritt für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Koksverkehr nach Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn, der K. K. priv. Wien - Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn und der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang an Stelle des Tarifs vom 1. März 1888 ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Exemplare des Tarifs können durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 15. Juni 1889. (1488 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. August d. J. kommen die Tarifnachträge Nr. XII zum Theil II Heft 1, XI zum Theil II Heft 2, X zum Theil II Heft 3 und VI zum Theil III zur Einführung. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Verweisung einiger Artikel bei Aufgabe als Stückgut auf Umexpedition, Aenderungen und Erweiterungen der Klassen- und Ausnahmetarife, anderweite Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II und frisches Obst an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife unter theilweiser Erhöhung der Frachtsätze und Ausscheidung unwichtiger Stationen, ferner neue Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter im Heft 1 und 2, Hohlglaswaaren, Möbel von gebogenem Holz und Schilfrohr in Heft 2, sowie Berichtigungen. Die Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten erst am 1. September d. J. in Kraft. Die Ausnahmetarife für Hohlglaswaaren und Möbel gelangen bis auf weiteres, längstens bis zum 31. Dezember d. J. zur Einführung.

Druckexemplare der Nachträge sind bei den bekannten Dienststellen kostenfrei zu haben. (1489)

Breslau, den 18. Juni 1889.
Königliche Eisenbahndirektion
für die Deutschen Verbandsverwaltungen,

Norddeutsch-Sächsischer und Sächsisch-Thüringischer Verbandsverkehr. Für Sendungen, welche mit direkten Frachtbriefen von und nach der schmalspurigen Weimar - Rastenberger Eisenbahn zur Beförderung gelangen, werden vom 1. Juli d. J. an die Frachtsätze der Spezialtarife A 2, I, II und III der Uebergangsstationen Grossrudestedt, Guthmannshausen und Weimar (Preuss. St.) um 0,03 ℳ für 100 kg gekürzt.

Dresden, den 17. Juni 1889. (1490)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung
des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes.

Nachtrag II zum Lokal-Gütertarif für den Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. Juli 1889 tritt zu dem Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld und Tarif für den Verkehr mit den Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn vom 1. Januar 1889 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält eine neue Bestimmung zu § 57 des Betriebsreglements, das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs A für Holz in zum Theil abgeänderter Fassung und mit Ausdehnung auf Strohstoff und Strohzellstoff, Ergänzungen der Vorbemerkungen zu dem Kilometerzeiger, herabgesetzte Tarifentfernungen zwischen der Station Köln-Deutz B. M. und verschiedenen Stationen, berichtigte Entfernungen für einige Stationen und die Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter in theilweise geänderter Fassung. Durch die Berichtigung der Tarifentfernungen zwischen den Stationen Berg.-Gladbach und Menden, sowie zwischen Ostönnen und Annen B. M. treten Frachterhöhungen ein. Für die Frachtberechnung zwischen diesen Stationen bleiben die bisherigen Tarifentfernungen deshalb noch bis zum 14. August einschliesslich maassgebend.

Elberfeld, 18/6. 89. (1491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Pilézucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz,	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B,	1,95 ℳ
von Wien-Lagerhaus	2,02 „
von Wien-Matzleinsdorf	2,04 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.,	1,90 „
von Wien-Lagerhaus	1,97 „
von Wien-Matzleinsdorf	1,99 „
Nach Dresden - Elbkai	
von Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.,	2,31 „
von Wien-Lagerhaus	2,38 „
von Wien-Matzleinsdorf	2,40 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 18. Juni 1889. (1492)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Holztransporte nach Sachsen gelangt von Karlsthal nach Bodenbach/Tetschen trs. der ermässigte Frachtsatz von 1,16 M. pr. 100 kg im Kartirungswege, bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende d. J. zur Anwendung.

Wien, am 11. Juni 1889. (1493)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Elbe - Umschlags - Verkehr Für Maschinenteile aus Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Hronov	0,89 M.
Von Schönpriesen-Umschlag nach Hronov	0,84 „
Von Dresden-Elbkai nach Hronov	1,25 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 19. Juni 1889. (1494)
Oesterreich. Nordwestbahn.
als geschäftsführende Verwaltung.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Neuer Lokaltarif. In einigen Tagen wird ein neuer Lokalgütertarif Theil II, Heft 1a für den Verkehr zwischen Stationen der gesellschaftlichen Oesterr. Linien Wien bis Marchegg (exkl.) und Wien-Bruck a. d. L. inklusive der Lokalbahnen Schwechat-Mannersdorf u. Bruck a. d. L. - Hainburg einerseits und Stationen der gesellschaftlichen Ungarischen Linien andererseits erscheinen, und durch denselben der Tarif Theil II Heft 1 vom 1. Februar 1884 sammt allen dazugehörigen Nachträgen ausser Kraft treten. Die Einführung dieses Tarifes ist ab 10. Juli l. J. in Aussicht genommen. (1495RM)

Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband. Tarifnachträge. Zu dem Tarife Theil II, Heft 4 für den Güterverkehr zwischen Wien (Staats- und Nordbahnhof) Wien (Elisabethbahnhof) transit und Wien Lagerhaus einerseits und Stationen der Ungarischen Eisenbahnen andererseits ist ein Nachtrag V vorbereitet, in welchem sämmtliche im Haupttarife und in dessen Nachträgen I—IV enthaltenen Ausnahmetarife, ferner die in diesen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Klassengüter aufgenommen wurden, wodurch diese Nachträge ausser Kraft treten werden.

Dieser neue Nachtrag enthält geänderte Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Ungar. Nordostbahn, der I. Ungar.-Galiz. Eisenbahn und der Kaschau-Oderbergerbahn.

Ferner wird ein Nachtrag I zum Oest.-Ung. Verbandstarife Theil IV, Heft 1 (Ausnahmetarif für Viehtransporte) in Wirksamkeit treten, welcher ebenfalls geänderte Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der Ungar. Nordostbahn und der I. Ung.-Galiz. Eisenbahn enthält.

Die Einführung dieser Nachträge ist ab 10. Juli l. J. in Aussicht genommen.

Wien, am 18. Juni 1889. (1496RM)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages III zu Theil I. Am 20. Juli a. St./1. August n. St. 1889 tritt zu dem Theile I des vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 gültigen Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Eisenbahnverband ein III. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Abänderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu den §§ 50, 51, 57 und 59 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
II. Ergänzung der Tarifvorschriften.
III. Aenderungen der Anlagen 1 und 2 zu Theil I.

Exemplare des Nachtrages können zum Preise von 15 kr. Oe. W. bei den betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 20. Juni 1889. (1497)
K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung des Oesterr. - Ungar. - Russischen Eisenbahnverbandes.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung des Nachtrages II zum Lokal-Personentarife. Am 1. Juli l. J. tritt der Nachtrag II zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Linien der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Mai 1887 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.
2. Fahrbegünstigungen für Schiffer und Flösser.
3. Fahrbegünstigungen für Arbeiter.
4. Neue Preise für Abonnementkarten für 20 einzelne Fahrten.
5. Neue Tour- und Retourbillets.
6. Kilometerzeiger für die Personen-Haltestelle Schurz.
7. Aenderung des Stationsnamens Reichenau-Gablonz in Reichenau i. B.

Exemplare dieses Nachtrages liegen sowohl bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Nordwestbahn, als auch in allen gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht, bezw. bei ersterer auch zum Verkaufe auf.

Wien, den 19. Juni 1889. (1498)

4. Verdingungen.

Verdingung von Bahnmeisterwagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 13 Stück Bahnmeisterwagen von 2000 kg Tragfähigkeit beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnung liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 M. in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Bahnmeisterwagen" zu dem auf Mittwoch, den 3. Juli 1889, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 19. Juni 1889. (1499)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Presskohlen. Die Lieferung von 500 000 kg Presskohlen zur Heizung von Personenwagen für die Heizperiode 1889/90 soll vergeben werden.

Termin am 3. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, an welches die Angebote verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Presskohle" einzusenden sind. Daselbst liegen auch die Lieferungsbedingungen zur Einsicht aus, dieselben können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ baar oder in Briefmarken à 10 ₰ portopflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 18. Juni 1889. (1500)
Materialienbüreau.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. 300 000 kg alte Eisenbahnschienen sind zu verkaufen, Angebote mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 26. d. Mts. dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 11. Juni 1889. (1501)
Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 48. 1889.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W, Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Berlin, den 26. Juni 1889.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. Juni 1889.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Bremsversuche mit Zügen mit gewöhnlicher Westinghouse-Bremse und mit Westinghouse-Schnellbremse,

angestellt von der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen am 19. und 20. März 1889 auf den Strecken Graben-Rheinsheim und Pforzheim-Wilferdingen.

Veranlassung und Zweck der Versuche.

Bei Einrichtung der Betriebsmittel der Badischen Bahn mit Westinghouse-Bremse hatte man von vornherein in Aussicht genommen, nur die mit Handbremse ausgerüsteten Fahrzeuge mit Luftbremse zu versehen, die übrigen aber als Leitungswagen zu belassen; die genügende Bremskraft wurde dadurch erreicht, dass der Klotzdruck bei der vollen Bremswirkung annähernd gleich dem Gewicht des leeren Wagens genommen wurde. Mit dieser Einrichtung wurden gegenüber der früheren Handbremsbedienung ganz befriedigende Ergebnisse erzielt, indem bei Nothbremsungen der Bremsweg erheblich abgekürzt, bei den gewöhnlichen die Bremswirkung eine gleichmässigere und für die Zuginsassen weit weniger unangenehme, eigentlich kaum merkbare wird.

Dabei wurden bei nur mässiger Geschicklichkeit und Uebung des Führers Zuckungen und Stösse im Zuge leicht ganz vermieden; auch spielte bei kürzeren Zügen die Ordnung der Wagen, d. h. die Vertheilung der Bremswagen im Zuge keine Rolle.

Mit der allgemeinen Durchführung der Bremse auf die Personenzüge stieg auch die Länge der Züge bis auf 20 und mehr Wagen, und es zeigte sich nun, dass die gleichmässige Vertheilung der Bremswagen eine wesentliche Vorbedingung für die Gleichmässigkeit und Ruhe der Bremswirkung ist, auch ein Auflaufen des Zuges in erheblich stärkerem Maasse stattfindet als bei den mit höheren Bremsprozenten ausgerüsteten und kürzeren Schnellzügen, wenn sich auch dies Auflaufen noch lange nicht in dem Grade fühlbar macht, als bei den nicht selbstthätigen Bremsen und denjenigen des Zweikammersystems. Man kam im Laufe der Zeit immer mehr zur Ueberzeugung, dass zur vollen Ausbeutung des Nutzens der durchgehenden Bremse eigentlich jedes Fahrzeug mit Bremse versehen sein sollte, um im Nothfall den Zug auf möglichst kurze Entfernung zu stellen, und die Bremswirkung möglichst gleichmässig am ganzen Zuge auszuüben. Hierdurch werden allerdings die Einrichtungskosten beträchtlich erhöht, zugleich aber auch die Betriebsmittel sehr geschont, und es wird die Sicherheit des Betriebes ausserordentlich gesteigert. Die Betriebskosten werden dadurch kaum beeinflusst, weil bei der Westinghouse-Bremse der Luftverbrauch ein ausserordentlich geringer ist, Unterhaltskosten für die eigentlichen Westinghouse-Bremstheile kaum erwachsen, die Unterhaltung der Kuppelungen und Schläuche dieselbe ist, ob der Wagen Bremse hat oder nicht, und die Klötze und Radreife sehr viel mehr geschont werden, weil zur Erzielung gleicher Bremswirkung die einzelnen Bremsen weniger Kraft zu entwickeln brauchen.

Dieser Gedanke lag schon den im Jahre 1886 von der Generaldirektion angestellten Versuchen bezw. deren Anordnung zu Grunde.

Die bei diesen Versuchen gemachten Erfahrungen führten zu dem Schluss, dass bei einem aus lauter Bremswagen bestehenden Zuge im Fall der Nothbremsung auch die Lokomotivräder gebremst sein sollten, und dass es zur Schonung der Fahrzeuge empfehlenswerth ist, bei längeren Zügen den Bremsdruck nicht über 60 pCt. des Wagengewichts zu steigern. Auch fand sich bei weiteren Versuchen, dass bei Zügen von 20 und mehr

Bremswagen (ohne Leitungswagen) eine Nothbremsung nicht ohne heftige Stösse ausgeführt werden kann, und auch zur ganz stossfreien Durchführung einer gewöhnlichen Bremsung mit Geschicklichkeit und Vorsicht verfahren werden muss, wenn der Klotzdruck annähernd 100 pCt. des Wagengewichts beträgt. Es kommt dies daher, dass trotz der raschen Fortpflanzung der Bremswirkung doch noch ein gewisses Auflaufen des Zuges stattfindet, dem dann ein Wiederauseinanderziehen folgt; dieses letztere tritt erst ein, wenn alle Bremsen voll wirken, die Geschwindigkeit sich also infolge der hohen Bremsprozente schon stark verringert, die mit Abnahme der Geschwindigkeit sich steigernde Bremswirkung daher erheblich zugenommen hat; Stösse und Zukungen sind daher unvermeidlich und treten um so stärker auf, je länger der Zug ist.

Gleiche Erfahrung hat man auch in Amerika gemacht, wo man schon seit einigen Jahren dazu übergegangen ist, die Westinghouse-Bremse auch für Güterzüge in Anwendung zu bringen. Hieraus entwickelte sich die bekannte Wettbewerbung verschiedener Bremseinrichtungen in Bremsprobefahrten bei Burlington im Jahre 1886, bei welchen sich herausstellte, dass nur die unter Zuhilfenahme der Elektrizität arbeitenden Einrichtungen eine genügend schnelle Fortpflanzung der Bremswirkung durch den Zug von 50 Wagen erzielten, um Stösse zu vermeiden. Herr Westinghouse hat sich aber bei den Ergebnissen dieser Versuche nicht beruhigt, sondern seine Bremse weiter zu verbessern und namentlich die Wirkung der Elektrizität entbehrlich zu machen gesucht, in dem sehr richtigen Gedanken, dass durch Anwendung elektrischer Leitungen, Batterien und Sperrwerke die Verlässlichkeit der Bremseinrichtung eine erhebliche Einbusse erleiden würde. Es ist ihm das auch vollauf gelungen durch diejenige Einrichtung des an jedem Bremsfahrzeug angebrachten sogenannten Funktionsventils, wie sie im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ 1888, Seite 200 beschrieben und auf Tafel 28 abgebildet ist. Den Berichten über die in Amerika angestellten Versuche zufolge war es möglich, einen aus 50 Bremswagen bestehenden Zug bei Geschwindigkeiten bis su 64 km mittelst Nothbremsung zum Stillstand zu bringen, ohne dass wirkliche Stösse auftreten.

Obwohl nun die Einführung der durchgehenden Bremsen bei Güterzügen für Deutschland noch in weiter Ferne stehen dürfte, und auch im allgemeinen mit den bisherigen Mitteln ausgereicht wurde, so schien es der Generaldirektion doch angezeigt, Versuche mit der neuen Einrichtung anzustellen, da zur Erhöhung der Sicherheit des Fahrbetriebs nie genug geschehen kann und das Mittel gegeben schien, die oben erwähnte Ausrüstung der Züge zu verwirklichen, d. h. jeden aus Personenwagen bestehenden Zug ohne Rücksicht auf seine Länge unter Anwendung der Luftdruckbremse zu führen. Die Westinghouse-Gesellschaft hat die Bremswerke für 50 Wagen zur Verfügung gestellt und zwar in der Ausführung, wie sie in Amerika für die Güterwagen angewendet worden ist.

Bei den Amerikanischen Versuchen hatte sich auch herausgestellt, dass für Züge von 25 bis 50 Wagen die Hauptbremsleitung eine Weite von $^5/_4$ Zoll haben müsse, während für kürzere Züge die bisherige Weite von 1 Zoll beibehalten werden kann.

Um aber eine gemischte Verwendung von Wagen mit $^5/_4$ Zoll Leitung und solchen mit 1 Zoll Leitung zu ermöglichen, sind die Kuppelungen der weiten Leitung so gebildet, dass sie ohne weiteres mit denjenigen der vorhandenen engeren Leitung verbunden werden können. Somit ist auch die Nothwendigkeit nicht vorhanden, bei Annahme der Schnellbremse an den schon ausgerüsteten Wagen die Leitung zu wechseln. Vielmehr kann ein Wagen mit gewöhnlicher Westinghouse-Bremseinrichtung einfach dadurch auf Schnellbremseinrichtung gebracht werden, dass man das alte Funktionsventil gegen das neue austauscht.

Es wurden nun folgende Versuche in Aussicht genommen und auch bei den Fahrten am 19./20. März durchgeführt.

1. Gewöhnliche und Nothbremsung mit einem Zuge von 18 Wagen (gewöhnliche Zuggrösse)
   a) mit gewöhnlicher Westinghouse-Bremse,
   b) mit Westinghouse - Schnellbremse und enger (1 Zoll) Leitung,
   c) mit Westinghouse-Schnellbremse und weiter ($^5/_4$ Zoll) Leitung;
2. Gewöhnliche und Nothbremsung mit einem Zuge von 30 Wagen (aussergewöhnlich grosser Personenzug) mit Westinghouse-Schnellbremse und weiter Leitung;
3. Gewöhnliche und Nothbremsung mit einem Zuge von 50 Wagen (Vergnügungs- oder Militärzug) mit Westinghouse-Schnellbremse und weiter Leitung.

Alle diese Versuche hatten den Zweck, in erster Reihe das stossfreie Anhalten, in zweiter Reihe die Gesammtbremswirkung bei den verminderten Bremsprozenten zu prüfen und wurden daher mit verschiedenen Geschwindigkeiten auf gerader ebener Bahnstrecke der Linie Graben - Rheinsheim ausgeführt.

Um auch die Verwendbarkeit der Schnellbremseinrichtung zur Regelung der Fahrgeschwindigkeit bei Befahrung von Gefällstrecken zu zeigen, wurde mit dem unter 1 b. genannten Zuge eine Fahrt auf der 12 km langen, mit Bogen von 600 m Halbmesser und beinahe Viertelkreislänge ausgestatteten, im Gefäll von 1 : 80 (12,5 $^0/_{00}$) liegenden Strecke von Pforzheim nach Wilferdingen ausgeführt, welche zudem durch 3 Stationen unterbrochen ist. Die Widerstände der Strecke sind daher sehr wechselnd und bei der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde muss die Bedienung der Bremse sehr geschickt, die Wirkung derselben sehr fein und genau sein, um starke Schwankungen in der Fahrgeschwindigkeit zu vermeiden.

Da für eine gute Gebrauchsbremse nicht nur die Schnelligkeit des Eintritts der Bremswirkung von Wichtigkeit ist, sondern auch die Schnelligkeit der Lösung, so wurde bei den Versuchen auch hierauf die Beobachtung ausgedehnt.

Einrichtung der Versuche.

Die zu den Versuchen benutzten Wagenzüge sind im allgemeinen vorstehend schon geschildert; genauere Angaben über Gewicht, Länge und Bremsgewichte folgen weiterhin. Hier sei noch bemerkt, dass sämmtliche Züge von derselben Lokomotive bewegt wurden, deren Tender nur mit gewöhnlicher Westinghouse-Bremse ausgerüstet war, die auf 2 von den 3 Achsen wirkte, während die zwei Treibräder der Lokomotive selbst durch eine besonders anzustellende Dampfbremse gebremst und die beiden in einem Drehgestell liegenden Laufachsen nicht mit Bremse versehen sind. Ebenso war der letzte Wagen der sämmtlichen Züge immer der gleiche, weil er ein selbstthätiges Schreibwerk enthielt, mittelst dessen die Ergebnisse aufgezeichnet wurden. Der Wagen war daher sowohl mit enger und weiter Leitung, als mit gewöhnlicher und schnellwirkender Westinghouse - Bremse versehen; letztere konnte mit beiden Leitungen, erstere nur mit der engen Leitung in Verbindung gebracht werden. Natürlich war aber immer nur eine der Bremsen in Wirksamkeit, entsprechend der Art der Bremswirkung an den übrigen Wagen des Zuges. Beide Bremsen wirken auch nur auf die Räder einer Achse, da von der zweiten Achse die Bewegung für die Geschwindigkeitsmesser und Wegmesser abgeleitet ist.

Das selbstthätige Schreibwerk ist der Hauptsache nach von Herrn A. Kapteyn, Generaldirektor der Westinghouse-Gesellschaft, entworfen, seitens der Generaldirektion aber in mehrfacher Hinsicht ergänzt worden. Eine Beschreibung der früheren einfacheren Anordnung desselben findet sich in Glaser's Annalen, Jahr 1886, Band 19, Seite 258.

Ferner ist im Wagen noch ein Haushälter'scher Geschwindigkeitsmesser (vergl. Organ 1887, Seite 62, Tafel 11) angebracht, der lediglich dazu dient, die Angaben des Kapteyn-schen Messers zu prüfen.

Die Beobachtungen wurden also im wesentlichen im letzten Wagen des Zuges gemacht, theils durch Ablesung an den Zifferblättern, theils durch Zeitzählung und Zählung nach den Kilometersteinen, hauptsächlich aber durch das selbstthätige Schreibwerk.

Ausserdem wurde von 2 Beobachtern im vordersten Wagen die Zeit für die Zurücklegung der letzten 200 m vor dem Beginn der Bremsung, sowie die Bremszeit mittelst $^1/_5$ Sekunde zeigender Uhren festgestellt und der Bremsweg unmittelbar am Bahnkörper gemessen. Zur Verständigung zwischen diesen Beobachtern und den Beamten auf der Lokomotive mit den Beobachtern und Versuchsleitern im Schlusswagen diente eine Fernsprecheinrichtung, durch welche sicheres und deutliches Sprechen und Hören auch während voller Fahrt des Zuges ermöglicht war.

Nach jedem Bremsversuch wurden alle Wagen genau nachgesehen, der Befund nach dem Schluss des Zuges gemeldet und von hier mittelst Fernsprecher der Auftrag zum Wegfahren nach der Lokomotive gegeben.

Die Bremsstrecke für die Anhaltbremsungen bei Philippsburg lag in der geraden ebenen Bahn. Der Beginn der Bremsstrecke war durch eine weithin sichtbare Fahne bezeichnet. Ausserdem wurden hier, sowie 200 m und 400 m vor dem Anfang der Versuchsstrecke je 2 Knallkapseln auf die Schienen gelegt. Der erste Knall diente lediglich zur Mahnung, dass der Beginn des Versuchs bevorstehe; diese wurde verstärkt durch ein Pfeifensignal des Führers. Die Zeit zwischen Knall 2 und 3 sollte zur Bemessung der Geschwindigkeit dienen. Bei Ertönen des dritten Knalls warf der Führer die Hebel der Luftbremse und Dampftreibradbremse in Bremsstellung.

Ergebnisse der Versuche.

Die Ergebnisse der Versuche sind in der beigefügten „Zusammenstellung“ verzeichnet.

Hervorzuheben ist im übrigen, dass die zahlreichen Betriebsbremsungen bei den Fahrten nach und von den Versuchsstrecken ausnahmslos ohne Stösse und Zuckungen verlaufen sind; hierbei ist besonders zu erwähnen, dass bei der Rück-

fahrt vom 20. März der Zug aus 2 Lokomotiven und 50 Wagen bestand.

Zu dem Inhalt der Nachweisung ist noch folgendes zu bemerken:

Die Geschwindigkeitsangabe in Spalte 3 ist dem Kapteyn'schen Geschwindigkeitsmesser entnommen, diejenige in Spalte 4 durch Beobachtung der Zeit zwischen dem zweiten und dritten Knallsignal sowie durch Beobachtung an den Kilometersteinen ermittelt.

Der Bremsweg (Spalte 5) ist gerechnet vom Anfang der Versuchsstrecke bis zu dem Punkte, wo das Vorderrad der Lokomotive stillstand, und unmittelbar abgemessen.

Die Bremszeit (Spalte 6) ist gerechnet vom Oeffnen des Bremsventils bis zum Augenblick des Stillstandes des Zuges (Rückstoss).

Die Zeiten in Spalte 7 und 8 sind gerechnet vom Oeffnen des Bremsventils an bis zur Wahrnehmung der betreffenden Vorgänge am Manometer, bezw. Indikator.

Die Angaben in Spalte 9 und 10 sind unmittelbar vor dem Bremsen, diejenigen für die Spalte 11, 12 und 13 unmittelbar nach Volleintritt der Bremswirkung abgelesen.

Die Zeiten in Spalte 14 und 15 sind gerechnet vom Umlegen des Bremshebels auf Lösestellung bis zur Wahrnehmung der betreffenden Vorgänge am Manometer bezw. Indikator. Bei Versuch 17 und 18 konnte die Lösung wegen Unterbrechung der Luftleitung nicht beobachtet werden.

Die Verzögerungsprozente in Spalte 17 sind nach der Formel berechnet: $x = 0{,}393 \frac{v^2}{s}$, dabei bedeutet x die Verzögerungskraft in Hunderttheilen des Zuggewichts, v die Geschwindigkeit des Zuges in Kilometern in der Stunde und s den Bremsweg in Metern.

Die Angaben in Spalte 18 über Stösse, Zuckungen und dergl. beziehen sich auf die Warnehmungen im letzten Wagen (Beobachterwagen), wo sie am stärksten auftreten und bei der Kleinheit und schwachen Bremsung des Wagens am deutlichsten wahrgenommen werden konnten. Unter Stössen sind dabei solche während der Bremsdauer, nicht der Rückstoss beim Anhalten zu verstehen, unter Zuckungen rasche kurze, unter Schwankungen langsame, weiche relative Hin- und Herbewegungen in der Längsachse verstanden.

Das bei Versuch 17 gebrochene Auge einer Kuppelschleife zeigte keinen alten Anbruch, aber grobkörniges Gefüge; es ist zu vermuthen, dass die Kuppelung nicht fest genug angezogen war, da an dieser Stelle die Zugtheile bei Bildung des Zuges von 50 Wagen aus dem von 30 Wagen zusammengesetzt waren. Das bei Versuch 18 gebrochene Auge einer Kuppellasche zeigte zu ⅔ alten Anbruch; es erscheint auffällig, dass der Bruch nicht schon bei den vorhergehenden Proben erfolgt ist. Bei den beiden Versuchen 17 und 18 wurden die elektrischen Leitungen für Fernsprecher und Führerventil — Bremsmarken nicht unterbrochen, dagegen hängte die Luftleitung aus.

Bei Versuch 17 rissen auch die Nothketten; die Buffer der beiden Wagen befanden sich nach Stillstand des Zuges in etwa 4 m Abstand; die schadhafte Kuppelung befand sich zwischen Wagen 28 und 29 von vorn gezählt. Der Bruch erfolgte kurz vor dem Stillstand des Zuges.

Bei Versuch 18 erfolgte der Bruch fast im Augenblick des Stillstandes zwischen den Wagen 30 und 31 von vorne gezählt. Die Wagen lagen nach dem Stillstand des Zuges mit den Buffern fest gegeneinander, so dass der Schaden nur schwer gefunden werden konnte. Die Nothketten blieben unversehrt; die Luftleitungskuppelung ist jedenfalls durch das Herabfallen der Kuppelung gelöst worden.

Bei der Geschwindigkeitsregelung im Gefälle auf der Strecke Pforzheim-Wilferdingen schwankten die Fahrgeschwindigkeiten zwischen 45 und 55 km in der Stunde. Von den alle 12 Sekunden beobachteten Geschwindigkeitsziffern liegen auf der Fahrt von

Pforzheim bis Königsbach 35 zwischen 48 und 52 km,
1 über 52 km,
11 unter 48 km,

auf der Fahrt von

Königsbach bis Wilferdingen 11 zwischen 48 und 52 km,
2 über 52 km,
3 unter 48 km.

Hierzu ist zu bemerken, dass Züge mit 18 Bremswagen auf dieser Strecke bisher nie verkehrt haben, eine Uebung in der Führung solcher Züge daher auch nicht vorhanden ist.

Zusammensetzung, Gewicht, Bremsgewicht und Länge der Züge

Die Zusammensetzung der Versuchszüge, ihr Gewicht und Bremsgewicht sowie die Länge ist nachstehend angegeben.

Zug 1a mit gewöhnlicher Westinghouse-Bremse:

	Länge	Gewicht	Bremsgewicht
1 Lokomotive	15,50 m	45,0 t	18,0 t
1 Tender		27,0 „	13,0 „
1 Direktionswagen	8 61 „	9.9 „	5,7 „
16 Wagen III. Klasse	132,96 „	152,0 „	91,0 „
1 Versuchswagen	6,56 „	8,6 „	2,6 „
Zugausrüstung und Personen	—	6,8 „	—
insgesammt	163,63 m	249,3 t	130,3 t

Bremsprozente für den ganzen Zug: 52,26 pCt.

Zug 1b und 1c mit Westinghouse-Schnellbremse:

	Länge	Gewicht	Bremsgewicht
1 Lokomotive	15,50 m	45,0 t	18,0 t
1 Tender		27,0 „	11,2 „
4 Gepäckwagen	35,24 „	37,4 „	23,8 „
13 Wagen III. Klasse	107,38 „	122,2 „	73,3 „
1 Versuchswagen	6,56 „	8,6 „	2,6 „
Zugausrüstung und Personen	—	6,8 „	—
insgesammt	164,68 m	247,0 t	128 9 t

Bremsprozente für den ganzen Zug: 52,19 pCt.

Zug 2 mit Westinghouse-Schnellbremse:

	Länge	Gewicht	Bremsgewicht
1 Lokomotive	15,50 m	45,0 t	18,0 t
1 Tender		27,0 „	11,2 „
6 Gepäckwagen	52,86 „	56,0 „	35,7 „
23 Wagen III. Klasse	189,98 „	216,2 „	129,7 „
1 Versuchswagen	6,56 „	8,6 „	2,6 „
Zugausrüstung und Personen	—	6 8 „	—
insgesammt	264,90 m	359,6 t	197,2 t

Bremsprozente für den ganzen Zug: 54,84 pCt.

Zug 3 mit Westinghouse-Schnellbremse:

	Länge	Gewicht	Bremsgewicht
1 Lokomotive	15,50 m	45,0 t	18 0 t
1 Tender		27,0 „	11,2 „
9 Gepäckwagen	79,29 „	84,1 „	53,6 „
40 Wagen III. Klasse	330,40 „	376,0 „	225,6 „
1 Versuchswagen	6,56 „	8,6 „	2,6 „
Zugausrüstung und Personen	—	6,8 „	—
insgesammt	431,75 t	547,5 t	311,0 t

Bremsprozente für den ganzen Zug: 56,80 pCt.

Diese Bremsgewichte und Prozentziffern sind für die Nothbremsungen gerechnet unter der Voraussetzung, dass nach dem Bremsen in den Cylindern ein Luftdruck von 3,5 Atm. vorhanden ist.

Seitens der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen sind demnächst noch weitere Versuche angestellt, um zu ermitteln, bis zu welchen Zuglängen die einzöllige Leitung Verwendung finden kann. Die Ergebnisse dieser Versuche sind in der beigefügten Nachweisung (Seite 494) zusammengestellt. Aus denselben ist erkennbar, dass bei Zügen von 36 bis 40 Wagen (sämmtlich mit Bremse versehen) unbedenklich die enge Leitung als ausreichend erachtet werden kann. Wahrscheinlich dürfte dieselbe auch noch für längere Züge anwendbar sein.

Die Schienen waren bei sämmtlichen Versuchen trocken, die Versuchszüge waren genau so gebildet und eingerichtet, wie bei den Versuchen vom 19./20. März. Die Lösung wurde im Interesse der Zeitersparniss nicht regelmässig beobachtet; sie erfolgte bei dem Zuge von 30 Wagen nach 10 bis 12, bei dem Zuge von 36 Wagen nach 12 bis 14 Sekunden. Unter „Schwanenhals" ist die Aufbiegung der Bremsleitung an der Stirnwand der Wagen zu verstehen. Bei Versuch 1 bis 10 waren solche vorhanden; bei Versuch 11 bis 20 waren die Kuppelungsschläuche unmittelbar an die Enden des unter dem Wagen liegenden Hauptleitungsrohrs angesetzt, wie es bei den Hauptversuchen auch bezw. der weiten Leitung der Fall war.

Ergebnisse weiterer Bremsversuche, angestellt von der Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen auf der Versuchsstrecke Huttenheim-Philippsburg am 8. und 13. Mai 1889 bei Zügen mit Westinghouse-Schnellbremse und enger (1 Zoll) Leitung.

		Art und Grösse des Zuges	Versuchsnummer	Art der Bremsung	Geschwindigkeit in Kilometer in der Stunde: nach Geschwindigkeitsmesser	gemessen auf 200 m	Bremsweg m	Zeit in Sekunden vom Ansetzen der Bremse: bis zum Stillstand des Zuges	bis im letzten Wagen die Bremswirkung beginnt	voll auftritt	Luftdruck in Atmosphären: vor dem Bremsen: Leitung	Behälter	nach dem Bremsen: Cylinder	Leitung	Behälter	Bremsprozente des Zuges	Verzögerungsprozente	Bemerkungen
Westinghouse-Schnellbremse mit 1 Zoll Leitung	mit Schwanenhälsen	1 Lokomotive 20 Wagen	1	Noth	58	58	150	16 5/8	7/8	1 3/8	3,85	3,85	3,4	2,0	3,4	52,7	8,85	1)
			2	„	69	69	203	19 1/2	1	1 1/2	3,95	3,95	3,4	1,6	3,4	52,7	9 2	1)
		1 Lokomotive 23 Wagen	3	„	58	58	141	15 1/5	1 1/16	1 9/16	4,0	4.0	3,45	2,0	3.45	53,3	9,4	2)
			4	„	71½	71½	219	20 1/5	1 1/16	1 9/16	3,85	3,85	3,4	1,8	3,4	53,2	9,15	2)
		1 Lokomotive 26 Wagen	5	„	58	58	155	17 1/4	1 1/4	1 3/4	3.8	3.8	3,4	1,8	3.4	53 8	8,55	3)
			6	„	68	68	207	19 1/4	1 1/4	1 3/4	3,9	3,9	3,4	1.8	3,4	53,8	8,8	3)
		1 Lokomotive 28 Wagen	7	„	58	58	148	16 1/2	1 3/8	1 7/8	3.9	3,9	3.4	1,7	3,4	54,2	9,0	4)
			8	„	68	68	203	19 3/4	1 3/8	1 7/8	3,95	3.95	3,4	1,8	3,4	54 2	9,0	4)
		1 Lokomotive 30 Wagen	9	„	60	60	152	16 3/4	1 7/16	1 15/16	3,85	3,85	3,4	1,8	3,4	54,6	9.35	4)
			10	„	72	72	220	20 1/4	1 3/8	1 7/8	3,9	3,9	3,4	1,7	3,4	54,6	9,25	4)
	ohne Schwanenhälse	1 Lokomotive 30 Wagen	11	„	59	59	142	15 1/5	1 1/4	1 3/4	3,95	3,95	3,5	1,6	3,5	55 7	9,6	4)
			12	„	69	68	204	18 2/5	1 1/4	1 3/4	3,95	3.95	3.45	2,0	3,45	55,1	9.2	4)
		1 Lokomotive 33 Wagen	13	„	54	54	120	14 3/5	1 5/16	1 15/16	3,95	3,95	3,4	2.0	3,4	55,3	9.55	4)
			14	„	70	70	210	19 2/5	1 5/16	1 15/16	4,0	4 0	3,5	2,1	3,5	55,9	9.2	4)
		1 Lokomotive 36 Wagen	15	„	59	59	144	15 3/5	1 7/16	2	4,0	4,0	3.5	2,1	3.5	56 0	9.5	4)
			16	„	71	70	210	19 1/8	1 3/8	2	3,95	3,95	3,5	2,0	3,5	56.0	9.45	4)
		1 Lokomotive 18 Wagen	17	„	73	73	189	16 7/8	3/4	1 3/8	4.85	4,85	4,25	2.5	4 25	63,2	11,1	5)
		1 Lokomotive 25 Wagen	18	„	72	72	182	16	1	1 5/8	4,9	4,9	4,35	2,1	4,35	66,1	11,2	6)
		1 Lokomotive 30 Wagen	19	„	65½	65½	145	14 3/5	1 1/4	1 3/4	4,9	4,9	4,35	2,6	4,35	67,8	11,65	6)
		1 Lokomotive 18 Wagen	20	„	65½	65½	152	15 3/5	3/4	1 1/8	4 25	4,25	3,7	2,0	3,7	55,9	11,1	7)

[1]) Kein Stoss, Zucken oder Schwanken. [2]) Kein Stoss oder Zucken, zwei kaum merkbare Schwankungen. [3]) Kein Stoss oder Zucken, zwei ganz leichte Schwankungen. [4]) Kein Stoss oder Zucken, zwei leichte Schwankungen. [5]) Kein Stoss oder Zucken, eine ganz leichte Schwankung. [6]) Kein Stoss oder Zucken, eine mässige und eine leichte Schwankung. [7]) Kein Stoss, Zucken oder Schwanken. Bei Versuch 20 war absichtlich so lose gekuppelt, dass die Buffer sich nur eben berührten.

Zusammenstellung der Versuchsergebnisse. a) Ergebnisse der Anhaltbremsungen.

Bezeichnung des Probezugs	Versuchsnummer	Art der Bremsung	Geschwindigkeit in km in der Stunde: nach Geschwindigkeitsmesser	gemessen auf 200 m	Bremsweg m	Zeit in Sekunden vom Ansetzen der Bremse: bis zum Stillstand des Zuges	bis im letzten Wagen die Bremswirkung beginnt	voll auftritt	Luftdruck in Atmosphären: vor dem Bremsen: Leitung	Behälter	nach dem Bremsen: Cylinder	Leitung	Behälter	Zeit in Sekunden vom Lösen der Bremse bis im letzten Wagen die Lösung beginnt	vollendet ist	Bremsprozente des Zuges	Verzögerungsprozente	Bemerkungen
Zug 1 a																		
1 Lokomotive, 18 Wagen.	1	Gewöhnliche	72	72	392	30	3 1/8	14	4,5	4,5	3,45	3,4	3,45	¾	7 1/2	44.52	5,15	1)
Gewöhnliche Westinghouse-	2	Noth	63	64	173	16	7/8	3 1/4	4,5	4,5	3,5	1.6	3,5	4 3/4	11 3/4	52,26	9 05	2)
Bremse.	3	„	70	70	201	17	7/8	3 3/8	4,5	4,5	3,5	1,6	3,5	5 1/2	13 1/4	52.26	9,6	3)
Zug 1 b																		
1 Lokomotive, 18 Wagen.	4	Gewöhnliche	70	70	420	31	2 1/2	11 1/2	4.0	4,0	3,2	3.2	3,2	1 3/8	3 3/4	44 94	4,55	4)
Westinghouse-Schnellbremse.	5	Noth	63	63	157	15 3/4	3/4	1 1/4	3.9	3,9	3.45	1,0	3,45	6 1/2	8 3/4	51.68	9,95	4)
Enge Leitung.	6	„	70	72	187	17	3/4	1 1/4	3,95	3,95	3,6	0,5	3,6	6 1/2	8 7/8	53,2	10 3	4)
Zug 1 c																		
1 Lokomotive, 18 Wagen.	7	Gewöhnliche	71	71	313	25	3/4	7 1/2	4,0	4,0	3,2	3,2	3,2	1	3 1/8	46,2	6,3	5)
Westinghouse-Schnellbremse.	8	Noth	62	62	155	15 1/2	—	—	3,95	3.95	3,5	1,0	3,5	—	—	52.19	9,75	5)
Weite Leitung.	9	„	72	72	195	18 1/2	5/8	1 1/8	4,0	4,0	3 6	0,9	3,6	2 3/4	5 1/4	53.2	10 46	5)
	10	„	78	80	242	21 1/4	7/8	1 3/8	4,0	4,0	3,5	0,5	3,5	6 1/2	8 3/4	52,19	9,88	5)
Zug 2																		
1 Lokomotive, 30 Wagen.	11	Gewöhnliche	71	71	462	34 1/4	3 1/2	13 3/4	3,9	3 9	3,2	3,2	3,2	2	4 1/4	45.19	4.25	6)
Westinghouse-Schnellbremse.	12	Noth	57 1/2	56	128	14 1/2	1 1/8	1 5/8	3 95	3.95	3 55	1,9	3 55	8	10 3/8	55 56	10.2	6)
Weite Leitung.	13	„	65	65	172	16 3/4	1 1/8	1 5/8	3.9	3 9	3.5	1,5	3,5	8 1/2	10 7/8	54 84	9,7	6)
	14	„	68	70	183	17 1/2	1 1/8	1 5/8	4,1	4,1	3,7	1,6	3,7	10	12 1/2	58,47	9.92	6)
Zug 3																		
1 Lokomotive, 50 Wagen.	15	Gewöhnliche	56	56	449	40 1/2	8	29 1/2	4,0	4,0	3,2	3.2	3,2	3 1/4	5 1/2	48.90	2,73	7)
Westinghouse-Schnellbremse.	16	Noth	46	46	92	12 1/2	1 7/8	2 3/8	3.9	3,9	3,45	2,0	3,45	17 3/4	20	55,98	9.1	8)
Weite Leitung.	17	„	56	55	135	14 3/4	1 7/8	2 3/8	4,0	4,0	3.5	—	3,5	—	—	56,80	9,1	9)
	18	„	58	58	141	15 1/2	2	2 1/2	4,0	4,0	3,5	—	3,5	—	—	56,80	9 4	10)

Die Schienen waren bei den Versuchen Nr. 1—14 trocken; bei den Versuchen Nr. 15—18 von einem feinen Sprühregen leicht angefeuchtet.

[1]) Kein Zucken und kein Stoss. [2]) 1 starker Stoss kurz vor dem Halt. [3]) 1 starker Stoss und Schwankungen kurz vor dem Halt. [4]) Nicht der geringste Stoss, keinerlei Zucken oder Schwankung. [5]) Desgleichen. [6]) Desgleichen. [7]) Keinerlei Stoss, Zucken oder Schwanken. [8]) Kein Stoss, ganz leichtes Schwanken. [9]) 1 leichter Stoss, 1 Kuppelungsbügel aufgezogen; Zugtrennung 4 m. [10]) Kein Stoss, kein Zucken, 1 Kuppelungslasche mit altem Anbruch gerissen. Keine Zugtrennung. Wagen lagen Buffer an Buffer.

b) Ergebnisse der Geschwindigkeitsregelung auf der Gefällstrecke.

Nach Erreichung des Gefällbruchs oberhalb des Tunnels bei Pforzheim wurden in Zeitabständen von 12 Sekunden folgende Geschwindigkeitsziffern (Kilometer in der Stunde) festgestellt:

O.-Z.	Geschwindigkeit	O.-Z.	Geschwindigkeit	O.-Z.	Geschwindigkeit	O.-Z.	Geschwindigkeit	O.-Z.	Geschwindigkeit
1	49	21	48	41	50	61	9	81	50
2	51	22	50	42	49	62	14	82	53
3	50	23	52	43	47	63	19	83	54
4	52	24	49	44	50	64	27		
5	51	25	46	45	52	65	34		
6	51	26	48	46	50	66	40		
7	52	27	46	47	45	67	47		
8	46	28	45	48	27	68	49		
9	49	29	48	49	4	69	50		
10	51	30	49	50	0	70	51		
11	51	31	47	51	0	71	51		
12	51	32	46	52	4	72	55		
13	51	33	50	53	14	73	50		
14	51	34	51	54	21	74	45		
15	55	35	49	55	30	75	47		
16	51	36	47	56	32	76	49		
17	52	37	49	57	19	77	52		
18	49	38	50	58	5	78	51		
19	50	39	45	59	0	79	50		
20	49	40	47	60	0	80	48		

Vor dem Bahnhofs-Abschlusssignal der Station Königsbach musste der Versuchszug halten, weil in der Station ein Personenzug in Abfertigung begriffen war; in der Station musste der Halt aus fahrdienstlichen Rücksichten wiederholt werden; daher die niedrigen Geschwindigkeitsziffern von O.-Z. 48 bis 66 einschl. Bei O.-Z. 83 war die Mitte der Station Wilferdingen erreicht, von wo an die Thalstrecke beginnt und unter Dampf ohne Aufenthalt weitergefahren wurde.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1887.

(Fortsetzung aus Nr. 42.)

Am Schlusse des Betriebsjahres 1887 besassen die Vereinsbahnen zusammen 18 764 (18 487)*) eigene Lokomotiven, unter welchen sich 3 622 (3 412) oder 19,3 (18,5) Hundertstel derselben Tenderlokomotiven befanden; auf 1 km Betriebslänge entfielen durchschnittlich 0,27 (0,28) Lokomotiven. Auf die drei Hauptgruppen der Vereinsbahnen vertheilen sich dieselben wie folgt:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Am Schlusse des Betriebsjahres vorhandene eigene Lokomotiven: überhaupt	Am Schlusse des Betriebsjahres vorhandene eigene Lokomotiven: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	Im Jahresdurchschnitte für den Betrieb vorhandene Lokomotiven: überhaupt	Im Jahresdurchschnitte für den Betrieb vorhandene Lokomotiven: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl			
1	Deutsche Bahnen	12 713 (12 544)	0,33 (0,33)	12 679 (12 515)	0,33 (0,33)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	4 610 (4 531)	0,20 (0,20)	4 571 (4 532)	0,21 (0,20)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	1 441 (1 412)	0,23 (0,25)	1 437 (1 391)	0,24 (0,26)

*) Die in Klammern stehenden Zahlen beziehen sich auf die statistischen Nachrichten des Jahres 1886.

Unter den vorstehend bei den Deutschen Bahnen nachgewiesenen, am Schlusse des Betriebsjahres vorhandenen 12 713 eigenen Lokomotiven befinden sich 11 Dampfwagen, darunter 2 Rowan'sche und 8 Stück nach dem System Thomas. Von den letzteren sind je 3 Stück im Bezirke der Sächsischen Staatsbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn und 2 Stück im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld in Verwendung.

Die in der obigen Nachweisung als Jahresdurchschnitt für den Betrieb angegebenen Zahlen umfassen sämmtliche für den eigenen Dienst verfügbare Lokomotiven, gleichviel, ob dieselben sich im eigenen Besitze der Bahnen befanden oder von letzteren geliehen waren, ob dieselben im Fahr-, Stations- und Reservedienst, oder in Reparatur oder kalt in Reserve gewesen sind. Die mittlere Bestandzahl der Lokomotiven ist nach Maassgabe des Zu- und Abganges derselben im Laufe des Jahres in der Weise ermittelt, dass die Dienstmonate der zu- oder abgegangenen Lokomotiven auf volle Jahre durch entsprechende Verminderung der Stückzahl berechnet worden sind. Die Deutschen Bahnen waren, wie die auf 1 km Betriebslänge festgestellten Durchschnittszahlen ergeben, über die bezügliche Gesammt-Durchschnittsziffer hinaus mit Lokomotiven ausgerüstet, während die beiden anderen Bahngruppen dieselben nicht erreicht haben. Den grössten eigenen Lokomotivbestand besass — abgesehen von der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt — die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 1,32 Stück auf 1 km Betriebslänge; dieser folgten die Main-Neckarbahn mit 0,68, die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 0,66, der Direktionsbezirk Elberfeld mit 0,60 und die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 0,55 Stück; der kleinste eigene Lokomotivbestand wurde — ausgenommen der Bukowinaer Lokalbahnen (0,04), der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn (0,04) und der Szatmar-Nagybányaer Eisenbahn (0,05) — bei den Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen mit 0,05 Lokomotiven auf 1 km Betriebslänge gezählt; hieran schlossen sich die Mecklenburgische Südbahn mit 0,06, die Altdamm-Colberger, die Stargard-Cüstriner und die Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn mit je 0,07 Stück.

Die eigenen und fremden Lokomotiven haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen während des Berichtsjahres vor Zügen jeglicher Art (Kurier-, Schnell-, Personen-, gemischte, Güter- und Material- und Arbeitszüge — einschliesslich der Schneepflugfahrten —) zurückgelegt:

1. bei den Deutschen Bahnen	255 800 183 (246 661 673)	Zugkm
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	101 434 680 (100 813 089)	„
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	33 940 921 (32 048 277)	„
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen	391 175 784 (379 523 039)	Zugkm.

Von der vorstehenden Gesammtsumme entfallen 188 423 167 (184 317 465) km auf Kurier-, Schnell- und Personenzüge, 49 015 964 (47 235 206) km auf gemischte Züge, 149 335 599 (143 869 154) km auf Güterzüge und 4 401 054 (4 101 214) km auf Material- und Arbeitszüge (einschliesslich Schneepflugfahrten). Als Vorlege- oder Schiebemaschinen wurden zurückgelegt 21 277 595 (19 720 717) Kilometer; die Lokomotiven haben mithin zusammen 412 453 379 (399 243 756) Nutzkm geleistet, während 20 877 303 (19 094 890) km auf Leerfahrten, 15 193 300 (14 751 096) Dienststunden auf den Verschubsdienst und 9 291 425 (9 875 495) Dienststunden auf den Reservedienst entfielen. Bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden im ganzen geleistet: 1. von den Deutschen Bahnen 405 623 808 (390 199 110) Lokomotivkm, 2. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 135 946 064 (134 253 960) Lokomotivkm, 3. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 43 693 810 (41 396 536) Lokomotivkm, 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 585 263 682 (565 849 606) Lokomotivkm. An Lokomotivkilometern bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden durchschnittlich auf 1 km mittlerer Betriebslänge zurückgelegt: 1. von den Deutschen Bahnen 10 646 (10 465), 2. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 5 922 (6 048), 3. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 7 360 (7 705) und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 8 736 (8 725) km. Unter den Deutschen Bahnen erzielten die grössten Leistungen die Main-Neckarbahn mit 20 725, die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld mit 20 383 und die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 19 202 Lokomotivkm, unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 16 799 und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 12 984 Lokomotivkm, unter den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen

Vereinsbahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 17 780 und die Niederländische Rhein-Eisenbahn mit 17 753 Lokomotivkm.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven der Vereinsbahnen geleistet:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	Nutzkilometer	Leerfahrtkilometer	Im Verschubdienst	Im Reservedienst
		Anzahl		Stunden	
1	Deutsche Bahnen	271 034 582 (260 372 217)	15 499 210 (14 190 801)	11 917 380 (11 560 228)	6 261 893 (6 922 210)
2	Oesterreichisch-Ungar. Bahnen	107 632 122 (106 709 868)	4 240 145 (3 920 209)	2 502 514 (2 455 715)	2 216 582 (2 164 805)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen . .	35 095 580 (32 960 374)	1 188 310 (1 046 766)	829 662 (791 509)	835 374 (807 931)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen . .	413 762 284 (400 042 459)	20 927 665 (19 157 776)	15 249 556 (14 807 452)	9 313 849 (9 894 946)

Der Gesammtverbrauch der Lokomotivfeuerung (Holz, Koks, Torf, Braun- und Steinkohlen), auf Steinkohlen-Heizwerth umgerechnet, bezifferte sich bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 5 554 526 (5 193 919) t, d. i. durchschnittlich auf 1 Nutzkm 13,42 (12,98) kg bezw. auf 1 Lokomotivkm 10,49 (10,12) kg. Die Kosten für die verbrauchten Heizstoffe einschliesslich der Fracht- und Ladekosten betrugen 60 179 796 (51 510 986) ℳ oder durchschnittlich für 1 Nutzkm 14,54 (12,88) ₰ bezw. für 1 Lokomotivkm 11,36 (10,04) ₰.

Für das zum Schmieren, Putzen usw. der Lokomotiven und Tender verbrauchte Material wurden im ganzen 5 504 858 (5 378 999) ℳ verausgabt, wobei durchschnittlich auf 1 Nutzkm 1,33 (1,34) ₰ und auf 1 Lokomotivkm 1,04 (1,05) ₰ entfielen.

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz der Lokomotiven und Tender nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial erforderte 56 490 281 (37 269 661) ℳ, was durchschnittlich auf 1 Nutzkm 13,65 (14,32) ₰ und auf 1 Lokomotivkm 9,62 (10,10) ₰ ausmacht.

In der nachstehenden Tabelle ist der Besitzstand der Vereinsbahnen bezüglich der eigenen Personenwagen am Schlusse des Betriebsjahres ersichtlich gemacht:

Laufende Nr.	Bahngruppe	am Jahresschlusse vorhandene eigene Personenwagen	Achsen unter denselben: überhaupt	Achsen unter denselben: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl		
1	Deutsche Bahnen	23 511 (23 041)	52 097 (51 217)	1,37 (1,41)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen .	9 108 (8 934)	19 078 (18 663)	0,82 (0,84)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	2 796 (2 761)	6 215 (6 121)	1,02 (1,09)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	35 415 (34 736)	77 390 (76 001)	1,15 (1,17)

Ausserdem befinden sich im Besitze der Ungarischen Staatseisenbahn 17 Hof-, 14 Salon-, 12 Kommissions- und 3 Rettungswagen mit zusammen 113 Achsen und im Besitze der Warschau-Wiener Eisenbahn 4 Hof-Salonwagen, 1 Küchen- und 1 Gepäckwagen für den Kaiserlichen Zug und 5 Salonwagen.

Den geringsten, auf 1 km Betriebslänge berechneten Wagenbestand von je 0,20 Personenwagenachsen hatten die Stargard-Cüstriner, die Westholsteinische Eisenbahn und die Bahn Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek, diesen folgten die Mecklenburgische Südbahn und die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen mit je 0,21, die Militärbahn Banjaluka-Doberlin mit 0,22, die Barcs-Pakraczer Eisenbahn mit 0,23, die Kolomeaer Lokalbahnen mit 0,24, die Kreis Oldenburger Eisenbahn und die Lokalbahn Szatmár-Nagybánya mit je 0,26 und die Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal mit 0,29 Personenwagenachsen. Den grössten und im Vergleiche zu den übrigen Bahnen auffälligen Wagenbestand besass die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 14,24 Personenwagenachsen, in sehr weitem Abstande folgt die Main-Neckarbahn mit 4,80, die Niederländische Rheinbahn (einschl. der von derselben betriebenen Leiden-Woerdener Eisenbahn) mit 2,37, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 2,17, die Sächsische Staatsbahn mit 2,10, der Direktionsbezirk Magdeburg und die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn mit je 2,07 Personenwagenachsen.

Die am Jahresschlusse bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen eigenen Personenwagen enthielten Plätze: in der I. Klasse 83 893 (83 013), in der II. Klasse 310 300 (306 372), in der III. Klasse 872 233 (853 377), in der IV. Klasse 185 324 (181 808), zusammen 1 451 750 (1 424 570), oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 21,56 (21,98) und auf 1 Achse 18,80 (18,80) während die Anzahl der Personenwagenplätze im Jahresdurchschnitte 1 438 924 (1 413 731) betrug.

Im eigenen Betriebe, sowie auf fremden Bahnen und Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Personenwagen der Vereinsbahnen zusammen 2 822 876 499 (2 746 959 504) Achskm und jede Achse der Personenwagen durchschnittlich 36 645 (36 358) km durchlaufen, wohingegen von den fremden Personenwagen im eigenen Betriebe der Bahn 384 749 925 (369 877 809) Achskm geleistet worden sind. Die eigenen und fremden Personenwagen haben im eigenen Betriebe der Bahn überhaupt 2 857 221 248 (2 785 026 868) und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 43 253 (43 553) Achskm zurückgelegt. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich mit 4,32 (4,29) Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 23,00 (22,81) Hundertstel besetzt. Die stärkste Ausnutzung der Wagen mit durchschnittlich 6,95 Personen auf jede bewegte Personenwagenachse hatte die Crefelder Eisenbahn, die niedrigste — abgesehen von der von der Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn betriebenen Bukowinaer Lokalbahnstrecke Berhometh a. S.-Mezebrody (1,15) — mit 1,63 die Prinz Heinrichbahn zu verzeichnen, während die Rumänische Staatsbahn die stärkste Ausnutzung der bewegten Plätze mit 36,72 Hundertstel und die niedrigste die Prinz Heinrichbahn mit 9,34 Hundertstel erreichte. Bei den Preussischen Staatsbahnen war jede bewegte Personenwagenachse durchschnittlich mit 4,62 Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 24,60 Hundertstel besetzt. Die Preussischen Staatsbahnen blieben mithin über dem Gesammtdurchschnitt der Gruppe der Deutschen Bahnen, bei welchen die ermittelten Durchschnitte 4,54 Personen bezw. 23,40 Hundertstel betrugen.

Für die Unterhaltung, Erneuerung und den Ersatz von Personenwagen (einschl. Achsen und Räder, jedoch abzüglich des Erlöses bezw. Werthes von Altmaterial) wurden von den sämmtlichen Vereinsbahnen 18 990 018 (19 296 643) ℳ, d. i. durchschnittlich für jede Personenwagenachse 247 (255) ℳ, für jeden Platz 13,20 (13,65) ℳ und für das Personenwagenachskilometer 0,67 (0,70) ₰ verausgabt.

Die Vertheilung der am Schlusse des Jahres 1887 vorhandenen eigenen Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) auf die einzelnen Bahngruppen ist aus der auf Seite 497 befindlichen Tabelle ersichtlich.

Die sämmtlichen Lastwagen besassen eine Tragfähigkeit von zusammen 3 835 940 (3 768 143) t, d. i. durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 56,23 (57,39) t und für jede Achse 4 886 (4 870) kg.

Im eigenen Betriebe sowie auf Neubaustrecken der Vereinsbahnen und auf fremden Bahnen haben die eigenen Lastwagen zusammen 13 003 594 470 (12 327 758 079) Achskilometer und jede Achse durchschnittlich 16 631 (15 933) Kilometer, die fremden Lastwagen im eigenen Betriebe der Bahn dagegen 3 427 629 459 (3 275 790 230) Achskm zurückgelegt. Die eigenen und fremden Lastwagen überhaupt haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen 12 969 856 950 (12 284 356 145) und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 193 826 (189 632) Achskm durchlaufen.

Jede Lastwagenachse war im Gesammtdurchschnitt mit 2,20 (2,15) t belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 44,98 (44,22) Hundertstel ausgenutzt. Am günstigsten stellte sich hierbei das Verhältniss hinsichtlich der Durchschnittsbelastung jeder Achse — abgesehen von der Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg (3,08 t), und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn (3,01 t) — die Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit 2,77 t, hinsichtlich der ausgenutzten Tragfähigkeit aber bei der Warschau-Bromberger Eisenbahn mit 59,32 Hundertstel. Diese beiden Durchschnitte, welche für die Gruppe der Deutschen Bahnen auf 2,18 t bezw. 45,50 Hundertstel ermittelt,

wurden von den Preussischen Staatsbahnen (2,25 t bezw. 46,27 Hundertstel) überschritten.

Mit Einschluss der Leistungen für Postwagen, deren die Vereinsbahnen 777 (782) vierrädrige, 37 (27) sechsrädrige und 104 (104) achträdrige besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Bahnen überhaupt 16 173 437 885 (15 402 800 401) und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 241 420 (237 492) Achskm zurückgelegt.

Der Aufwand für Unterhaltung der Lastwagen (einschl. Achsen und Räder), Ersatz derselben aller Art (nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial) hat bei den Vereinsbahnen überhaupt 45 041 083 (45 479 471) *M.* bezw. durchschnittlich für jede Lastwagenachse 57 (59) *M.* und für jedes Lastwagen-Achskilometer 0,34 (0,37) ₰ betragen; für Schmiermaterial der Personen- und Güterwagenachsen wurden 1 261 956 (1 277 439) Mark und für jedes Wagenachskilometer durchschnittlich 0,008 (0,008) ₰ verwendet.

Ueber die ganze Bahn wurden durchschnittlich 2 852 (2 882) Personen- und 2 964 (2 950) Güter- und gemischte Züge befördert.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Bedeckte Lastwagen zusammen	Bedeckte Lastwagen: Achsen unter denselben überhaupt	Bedeckte Lastwagen: Achsen unter denselben durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	Offene Lastwagen zusammen	Offene Lastwagen: Achsen unter denselben überhaupt	Offene Lastwagen: Achsen unter denselben durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	Lastwagen aller Art zusammen	Lastwagen aller Art: Achsen unter denselben überhaupt	Lastwagen aller Art: Achsen unter denselben durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl								
1	Deutsche Bahnen	84 964 (83 751)	173 764 (171 436)	4,52 (4,56)	168 747 (167 305)	343 414 (340 487)	8.93 (9,06)	253 711 (251 056)	517 178 (511 923)	13,44 (13,62)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	48 563 (48 303)	97 623 (97 077)	4.14 (4.33)	55 998 (54 224)	113 028 (109 509)	4,80 (4.89)	104 561 (102 527)	210 651 (206 586)	8,94 (9.22)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	10 077 (9 532)	20 576 (19 486)	3,34 (3 44)	17 862 (17 373)	36 669 (35 679)	5,94 (6,30)	27 939 (26 905)	57 245 (55 165)	9.28 (9,74)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	143 604 (141 586)	291 963 (287 999)	4.28 (4.39)	242 607 (238 902)	493 111 (485 675)	7,23 (7,40)	386 211 (380 488)	785 074 (773 674)	11,51 (11,78)

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2254 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, sowie das Generaldirektorat der Dänischen Staatseisenbahnen, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 2296 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Nummerirung der Protokolle der Ausschusssitzungen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eröffnung von Haltestellen.

Am 1. Juni d. J. wurden in dem Bezirke
der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg
an der Strecke Tilsit-Memel der Personenhaltepunkt Szameitkehnen,
an der Strecke Soldau-Allenstein der Personenhaltepunkt Neidenburg-Stadtwald,
an der Strecke Jablonowo-Soldau die Haltestelle Broddydamm (letztere zugleich für den beschränkten Wagenladungs-, Güter- und Kleinvieh-Verkehr),
und am 15. Juni d. J. in dem Bezirke
der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau
die Haltestelle Hermannia für den öffentlichen Güterverkehr in Wagenladungen,
der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin
an der Strecke Stralsund-Velgast-Rostock der Haltepunkt Starkow für den Personen- und Gepäckverkehr
eröffnet.

Aenderungen von Stationsnamen usw.

Direktionsbezirk Elberfeld.

Die an der Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Solingen nach Vohwinkel im Süden und Norden der Stadt Solingen errichteten Bahnhöfe erhalten die Bezeichnungen „Solingen Süd" bezw. „Solingen Nord" und der fortan nur dem Güterverkehre dienende bisherige Bahnhof Solingen führt fortan die Bezeichnung „Solingen-Weyersberg".

Direktionsbezirk Magdeburg.

Der Bahnhof St. Leonhard bei Braunschweig erhält (ab 1/8. 1889) die Bezeichnung „Braunschweig Ostbahnhof" zur Vermeidung von Verwechselungen mit dem alten Staatsbahnhof in Braunschweig, welcher die Bezeichnung „Braunschweig Hauptbahnhof" erhalten wird.

An dem letztgenannten Tage wird die Station Braunschweig Ostbahnhof gleichzeitig für den Frachtstückgut- und Wagenladungsgüter-Verkehr, sowie für die unbeschränkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen eröffnet werden. Personen- und Gepäckabfertigung, sowie die Abfertigung von Eilgütern ist bis auf weiteres noch ausgeschlossen.

Die Entfernungen betragen zwischen Braunschweig Ostbahnhof und der Station Weddel 6,53 km, der Station Braunschweig Hauptbahnhof 3,18 km, Braunschweig, Grenze des Direktionsbezirks Hannover 3,25 km.

Ermässigte Tarife für Eisenerze.

Der Bezirks-Eisenbahnrath zu Breslau hielt am 15. d. Mts. im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektions-Präsidenten Kranold seine elfte Sitzung ab. Den wichtigsten Gegenstand der Tagesordnung bildeten die Anträge auf Einführung ermässigter Tarife für Eisenerze und Schlacken nach Oberschlesien. Gegen die Einführung solcher Tarife war seitens des Besitzers bezw. Pächters von bedeutenden Eisenerzfeldern Oberschlesiens Einspruch erhoben worden, weil durch solche Maassnahmen die Eisenerzindustrie Oberschlesiens gefährdet werde. Der ständige Ausschuss des Bezirks-Eisenbahnrathes hat die Frage zweimal berathen, und um ein richtiges Urtheil sich bilden zu können, auch Sachverständige gehört. Auf Grundlage der hiernach stattgefundenen eingehenden Erörterung wurde vom Bezirks-Eisenbahnrath die Nothwendigkeit des Bezugs fremder Erze für Oberschlesien allgemein anerkannt und die Frage, ob wirthschaftliche Bedenken vorliegen, nach Oberschlesien Erze zu ermässigten Frachtsätzen aus anderen Provinzen und Ländern zu beziehen, einstimmig verneint. Ebenso erkannte der Bezirks-Eisenbahnrath ein öffentliches Verkehrsbedürfniss dafür an, dass der Ausnahmetarif für überseeische Eisenerze in Mengen von mindestens 50 000 kg von Stettin und Swinemünde nach Oberschlesien auf Zinkerze ausgedehnt werde.

Kündigung 4% Eisenbahn-Anleihescheine.

Der Finanzminister hat noch die gegen Konsols nicht umgetauschten Reste folgender Anleihen zur baaren Rückzahlung gekündigt:

I. Zum 1. Oktober 1889:
a) die 4% Berlin-Anhaltischen Obligationen II. Emission.
b) die 4% Berlin-Hamburger Obligationen I. Emission.
c) die 4% Berlin-Stettiner Obligationen III. Emission.

II. Zum 2. Januar 1890:
a) die 4% Berlin-Potsdam-Magdeburger Obligationen Lit. C. neue Emission.

b) die 4% Magdeburg-Halberstädter Obligationen von 1865.
c) die 4% Berlin-Görlitzer Obligationen Lit. B.
d) die 4% Thüringischen Obligationen Serie IV. von 1874.
III. Zum 1. Juli 1890:
die 4% Schleswigschen Obligationen von 1865.

Hoyaer Eisenbahngesellschaft.

Nach dem uns vorliegenden Jahresberichte hat im abgelaufenen Geschäftsjahre 1888/89 das finanzielle Resultat sich wieder günstiger gestaltet als in 1887/88, jedoch dasjenige von 1884/85, 1885/86 und 1886/87 nicht erreicht. Die Gesammteinnahmen betrugen 44 988,82 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 587,85 ℳ); hierzu treten die aus dem Betriebsfonds vorschüssig gezahlten Mehrausgaben des Erneuerungsfonds mit 1 284,76 ℳ. Die Gesammtausgaben betragen einschliesslich 5 705,41 ℳ, welche dem Erneuerungsfonds zur Last fallen, 37 740,12 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 643,94 ℳ), so dass ein reiner Ueberschuss von 8 533.46 ℳ (gegen 7 304.66 ℳ im Vorjahre) einschliesslich 213,33 ℳ zur Zahlung der auf diesen Reingewinn fallenden Eisenbahnsteuer, welche zur Vertheilung einer Dividende von 5 % für die Prioritäts-Stammaktien und 1,40 % für die Stammaktien ausreicht, verbleibt.

Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Nach dem Jahresberichte wurden im Jahre 1888 gegen das Vorjahr 26 788 Personen und 2 441 t Güter mehr befördert. Die Gesammteinnahmen betrugen 728 908 ℳ, die Ausgaben 566 523 ℳ. Der Ueberschuss stellt sich mithin auf 162 384 ℳ. Die Aktionäre erhalten die von der Sächsischen und Oesterreichischen Regierung garantirte Dividende von 4 %. Im laufenden Jahre ist ein weiterer bedeutender Verkehrsaufschwung zu konstatiren.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In der Zeit vom 1. bis 15. Juni d. J. wurden von den an die Bahn angeschlossenen Zechen an Steinkohlen und Kokes täglich im Durchschnitt abgefahren 186 Wagenladungen zu 10 t gegen 47 Wagenladungen in der voraufgegangenen vierzehntägigen Periode und gegen 181 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der zweiten Hälfte des Monats Juni d. J. 2 235 Wagenladungen gegen 2 357 Wagenladungen in derselben Periode des Vorjahres.

Die Hafenanlagen in Hamburg.

Die Dresdener Kaufmannsinnung hat unlängst wegen mancherlei Uebelständen, die sich seit dem Zollanschluss Hamburgs herausgestellt haben, beim Senat der Stadt Hamburg eine längere Denkschrift eingereicht und demselben verschiedene Vorschläge zur Abstellung der hauptsächlichsten Missstände unterbreitet. Vor allen Dingen wird in der Beschwerdeschrift ausgeführt, dass die zahlreichen Neubauten im Hamburger Hafen fast ausschliesslich dazu bestimmt seien, dem Seeverkehr zu dienen, während die Flussschifffahrt sowohl in Bezug auf ihre Verbindung mit der Stadt Hamburg, als auch bezüglich ihrer Verbindung mit dem Seeverkehr ungenügend berücksichtigt worden sei. Dadurch habe man aber nicht allein die Elbeschifffahrt als solche, sondern nicht minder auch den Handelsstand, der sich dieser Schifffahrt bediene, in seinen Interessen erheblich beeinträchtigt.

Verstaatlichung Mecklenburgischer Eisenbahnen.

Der „Reichsanzeiger“ enthält folgenden Bericht aus Schwerin: Die Verhandlungen wegen Ankauf der Mecklenburgischen Privatbahnen werden fortgeführt. Neuerdings sind der Rostock-Wismarer, Güstrow-Plauer und Wismar-Karower Bahn, welche sämmtlich auf eine Reihe von Jahren von dem Herrn Lenz in Stettin gepachtet sind, Angebote zugegangen. — Dem Vernehmen nach hat die Regierung für die Aktien der Wismar-Rostocker Bahn 90 % in Konsols und 5 % in Baar, und für die Aktien der Güstrow-Plauer Bahn 75 % in Konsols geboten. Die Wismar-Karower Bahn beabsichtigt die Regierung nicht zu erwerben, sondern nur gegen Zahlung eines jährlichen Betrages an die Gesellschaft zu betreiben.

Wie die „Voss. Ztg.“ übrigens berichtet, soll die Wismar-Karower Eisenbahn das Pachtgebot der Regierung bereits abgelehnt haben.

Unterelbesche Eisenbahn.

In der am 21. d. Mts. abgehaltenen Aufsichtsrathssitzung wurde der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss für das Rechnungsjahr April 1888 bis dahin 1889 berathen und festgestellt.

Die Betriebseinnahmen betrugen insgesammt 1 028 635 04 ℳ gegenüber einer Einnahme von 949 085,31 ℳ im Vorjahre. Die Betriebsausgaben erforderten 524 615.69 ℳ gegenüber einer Ausgabe im Jahre 1887/88 von 512 741,52 ℳ.

Nach Dotirung des Erneuerungsfonds der beiden Reservefonds und des Dispositionsfonds in der reglementsmässigen bezw. gesetzlichen Höhe verbleibt ein Ueberschuss, welcher es gestattet, auf die Aktien Litt. A. in der Höhe von 500 000 ℳ eine Dividende von 4% und auf die Aktien Litt. B. in der Höhe von 15 000 000 ℳ eine Dividende von 1¹/₆% zu gewähren.

Aus Sachsen.

Wagenmangel.

Der grossartige Aufschwung, welchen in der letzten Zeit Handel und Gewerbe in Deutschland und zumal in dem industriereichen Sachsen genommen und für welchen vorerst noch keine Abschwächung abzusehen ist, hat zu dem eigenthümlichen Ergebniss geführt, dass auch in den sonst verkehrsärmeren Frühjahrsmonaten der verhältnissmässig bekanntlich ziemlich reichlich bemessene Wagenpark der Sächsischen Staatsbahnen den Bedürfnissen nicht allenthalben zu genügen vermocht hat. Indessen würde der Wagenmangel kaum einen so hohen Grad erreicht haben, wenn nicht noch besondere, in keiner Weise vorher zu sehende Ursachen dazu gekommen wären. Zunächst haben die Arbeiterausstände in den verschiedenen Kohlendistrikten eine Anschwellung des Kohlenverkehrs zur Folge gehabt, wie er sonst niemals in dieser Jahreszeit beobachtet worden ist, wohl auch deshalb, weil viele Fabriken, durch Schaden klug gemacht, sich jetzt grössere Kohlenvorräthe zulegen, als sie vor den Streikes hatten. Man hat daher die sonst im Frühjahr frei werdenden Kohlenwagen nicht zu den mit Anfang des Sommers gewöhnlich beginnenden Transporten von Baumaterialien verwenden können und es war dies jetzt um so empfindlicher, als die Bauthätigkeit in diesem Jahre eine ganz aussergewöhnlich lebhafte ist. Hierzu kommt aber noch, dass die in den letzten Wochen infolge von Ueberschwemmungen vielfach — so insbesondere zwischen Zwickau und Mosel, zwischen Gössnitz und Crimmitschau und zwischen Grossenhain und Weinböhla — eingetretenen lang anhaltenden Betriebsstörungen den regelmässigen Lauf der Wagen Wochen hindurch behinderten und dadurch die Ausnutzung derselben in hohem Maasse beeinträchtigten. So sind z. B. die im Zwickauer Bezirk vorhandenen zahlreichen Wagen durch die gedachten Unterbrechungen bei Zwickau und Gössnitz vom Verkehr fast gänzlich abgeschnitten gewesen, da die eingleisige Route Chemnitz-Aue kaum den über dieselbe geleiteten Güterverkehr bewältigen, zur Beförderung leerer Wagen aber absolut nicht mehr verwendet werden konnte.

Selbstverständlich hat es die Staatseisenbahnverwaltung nicht an den eifrigsten Bemühungen fehlen lassen, um dem Wagenmangel zu begegnen. Vor allem ist eine erhebliche Verbesserung des Wagenparks vorgesehen worden und es sind in letzter Zeit zahlreiche neue Betriebsmittel zur Ablieferung gekommen. Ausserdem aber ist, da die weitere Neubeschaffung an Wagen in der nächsten Zeit, jetzt, wo alle Wagenbauanstalten mit Aufträgen überhäuft sind, nicht thunlich ist, eine grössere Anzahl von Güterwagen von einer Berliner Wagenleihanstalt angemiethet worden. Im übrigen aber ist alle Aussicht vorhanden, dass, nachdem gegenwärtig auf allen Hauptlinien der regelmässige Verkehr wieder hergestellt und damit die Wagencirkulation und -Ausnutzung wieder eine bessere geworden ist, auch der Wagenmangel seinen akuten Charakter bald wieder verlieren wird.

Betheiligung der Eisenbahn beim Wettiner Jubiläumszug.

In den Tagen vom 16. bis 19. Juni hat bekanntlich die 800 jährige Jubelfeier der Regierung des Hauses Wettin in dem Meissner Lande sowohl in der Residenzstadt Dresden als auch im ganzen Königreich Sachsen in der grossartigsten Weise stattgefunden. Bei dem grossen Huldigungszug, welcher sich am 19. Juni Vormittags durch die Strassen Dresdens bewegte und der alle an ihn geknüpften Erwartungen bei Weitem übertraf, hat sich auch die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung in hervorragender und glänzender Weise betheiligt.

Die Gruppe der Eisenbahn setzte sich in der Hauptsache in nachstehender Weise zusammen:

Hinter einem in altdeutscher Tracht mit den Wettiner Farben gekleideten Marschall schritt ein in gleichen Farben kostümirtes zahlreiches Musikkorps, worauf ein Herold in ähnlicher Kleidung mit zwei Pagen an der Seite folgte, daran schlossen sich der Bannerträger der Saxonia, drei Marschälle und ein Standartenträger. Hierauf folgten eine grössere Anzahl von Beamten aus der Gegenwart in ihrer vorgeschriebenen Dienstkleidung, so uniformirte Betriebsbeamte (mit rothen Dienstmützen), Bahnwärter und Bahnmeister, Arbeiter, welche ein Stück Oberbau, Schwellen mit aufgelegten Schienen trugen, desgl. Leute mit Messinstrumenten, Signalen, Telegraphenstangen, und endlich drei Rangirer mit den bekannten Bremsknütteln. Den Höhepunkt der zahlreichen, im ganzen 135 Personen umfassenden Gruppe bildete ein von 8 Pferden gezogener, 11 m

langer Schmuckwagen — übrigens der längste aller Festzugswagen — auf welchem, theilweise in Dampfwolken gehüllt, eine in den Chemnitzer Werkstätten hergestellte Lokomotive (Modell) mit dem Namen „Wettin" ruhte. An den 4 Ecken des Wagens vor und hinter der Maschine befand sich je eine Gruppe aus drei lebenden Personen, den Werkstättendienst, das Ingenieurwesen, den Betrieb (Weichensteller, Telegraphenapparat) und den Verkehr (Portier mit Glocke, Güteraufgabe usw.) darstellend. Auf der Maschine selbst befanden sich an der Stirnseite schwebend zwei allegorische (weibliche) Figuren, die eine, eine Fackel haltend, als „Aufklärung", die andere, ein Füllhorn haltend, als „Wohlstand". Auf der Rückseite stand an der Stelle des Lokomotivführers der Genius der Zeit mit grossen Flügeln, während noch auf jeder Seite je eine Figur, die eine weiblich, die „Wissenschaft", die andere männlich, die „Arbeit" versinnbildlichend, angebracht waren. Sämmtliche Figuren waren bronzirt. An der Seite des Wagens fand sich die sinnige Inschrift: „Ob Dampfeskraft die Welt erneue, ein neuer Geist doch alte Treue." Unmittelbar vor, hinter und neben dem Wagen marschirte noch eine Anzahl von Werkstättenarbeitern. Am Schluss der vom allgemeinsten Beifall begrüssten Zuggruppe wurde eine Schlussscheibe, wie sie dem letzten Wagen der Züge angehängt wird, getragen. Die allegorischen Figuren waren dem Atelier des Herrn Professor Rentsch entsprungen. Um den Entwurf des Schmuckwagens hatte sich Herr Telegraphen-Oberinspektor Ulbrich besonders verdient gemacht, während die Ausführung und Anordnung des Zuges im einzelnen Herrn Baumeister Lehnert übertragen war.

Verkehr zur Wettinfeier.

Der ausserordentliche Zusammenfluss, wie er in den Tagen vom 15.—19. Juni anlässlich des 800jährigen Jubiläums des Hauses Wettin in Dresden stattfand, hat naturgemäss auch ausserordentliche Maassnahmen seitens der Eisenbahnverwaltung erfordert. So wurden allein auf den beiden Leipzig-Dresdener Linien in der fraglichen Zeit 94 Extrazüge mit zusammen 3 786 Achsen, und zwar 46 nach und 48 von Dresden befördert, während auf dem Böhmischen Bahnhof (Bodenbacher und Chemnitzer Linie) in der gleichen Zeit zusammen 142 Extrazüge neben den natürlich auch voll besetzten 384 fahrplanmässigen Zügen aus- und einliefen. Am stärksten war der Verkehr am 19. Juni, dem Tage des Huldigungszuges, wo auch Abends das grosse römische Feuerwerk abgebrannt wurde. An diesem Tage hatte die Verwaltung zur Regelung des Verkehrs und insbesondere um das lebensgefährliche Drängen in den Bahnhofsvorhallen und das Stürmen der Züge zu verhüten, namhafte militärische Hilfskräfte aufgeboten, die auch, so viel wir wissen, ihren Zweck auf das Vortrefflichste erfüllt haben. Eine leichte Aufgabe haben die braven Soldaten allerdings gegenüber dem Andrängen der nach Zehntausenden zählenden Menge nicht gehabt, doch ist alles ohne nennenswerthe Störung verlaufen.

Wasserschäden.

Der Schaden, welchen die Sächsischen Staatseisenbahnen durch die grossen Ueberschwemmungen der letzten Wochen und zwar einmal wegen Wiederherstellung der zerstörten Bahnstrecken und sodann wegen des Ausfalls der Einnahme infolge der Verkehrsstockungen erlitten haben, wird von sachverständiger Seite auf etwa 900 000 ℳ geschätzt. Am empfindlichsten wirkten die Bahnbeschädigungen zwischen Zwickau und Mosel und zwischen Gössnitz und Crimmitschau, weil dadurch gleichzeitig der Verkehr der beiden Hauptrouten Dresden-Hof und Leipzig-Hof und zwar theilweise auf Wochen unterbrochen wurde. Der Verkehr musste in der fraglichen Zeit auf die eingleisigen und deshalb weniger leistungsfähigen Hilfsrouten Adorf-Chemnitz einerseits und Weischlitz - Wolfsgefärth - Ronneburg bezw. Gera andererseits verwiesen werden. Geringere Störung verursachte die Unterbrechung der Strecke Dresden-Elsterwerda zwischen Grossenhain und Weinböhla, weil da die leistungsfähige Hilfsroute Dresden-Röderau zur Verfügung stand. Auch die Flügelbahn Greiz-Brunn war einige Tage lang für den Betrieb nicht benutzbar. Zum Glück gelang es noch, die Störungen im Westen Sachsens noch vor dem Pfingstfest und diejenige bei Grossenhain wenigstens noch vor dem Wettinfest — theilweise durch Interimsbauten — gänzlich wieder zu beseitigen.

Aus Bayern.

Die Achenseebahn.

Drei Tage vor Pfingsten, am 6. Juni, einem wundervollen Frühsommertage, fand die festliche Eröffnung der Achenseebahn statt. Gegen 160 Personen, zumeist aus Tirol, München, Salzburg und Wien hatten der gastlichen Einladung der Direktion Folge geleistet, unter denen ausser den Hauptbetheiligten an der Bahn u. a. der Generaldirektor der Bayerischen Staatsbahnen, Schnorr v. Carolsfeld, sich befand.

Das Hauptverdienst an dem Zustandekommen der Bahnverbindung zum Achensee gebührt dem K. K. Konsul Freiherrn Theodor v. Dreifus, welcher im Frühjahr 1886 die auf dem Gebiete des Bergbahnbaues rühmlich bekannte Berliner Bauunternehmung Sönderop & Comp. für den Plan interessirte, so dass bereits im Herbste desselben Jahres durch den Ingenieur Schröder, der im Auftrage der genannten Unternehmung damals auch den Bau der Gaisbergbahn bei Salzburg leitete, die Projekte der Achenseebahn, wie sie jetzt zur Ausführung gelangt sind, dem K. K. Handelsministerium in Wien überreicht werden konnten. Am 1. August 1888 wurde die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokalbahn von Jenbach (Station der Oesterreichischen Südbahn zwischen Brixleg und Innsbruck, dem bisherigen Hauptzugangspunkt zum Achensee) an den Achensee ertheilt, und es bildete sich ein Konsortium, welchem ausser der Bauunternehmung Sönderop & Comp. der bekannte Magdeburger Grossindustrielle Gruson und die Berliner Bankfirma Schlesinger-Trier angehörten; die Oberleitung wurde dem Direktor Schröder anvertraut, welcher das Werk in bewundernswerth kurzer Zeit vollführte: am 1. November 1888 wurde der erste Spatenstich gethan und am 15. April 1889 ertönte bereits der Pfiff der ersten Zahnradlokomotive in Tirol.

Die Bahn nimmt ihren Ausgang vom Bahnhofe der Südbahnstation Jenbach, so dass der ankommende Reisende nur von einem Zug in den anderen zu steigen braucht. Ihr Lauf geht sofort ansteigend am östlichen Abhang des Kasbachthales empor, die Fahrstrasse weit unter sich lassend. Man hat nun lange Zeit nach Westen hin eine weite Aussicht auf Jenbach aus der Vogelperspektive mit dem Innthal gegen Innsbruck. Man sieht Rothholz, Margarethen mit der Rottenburg und hoch darüber den Falkenstein mit den Geröllschichten des einst aus den Silbergruben ausgeworfenen tauben Gesteins. Ueber Jenbach hinein unter den Kalkwänden des Weihnachtseggs schimmert Schloss Trotzberg, der Inn glitzert in langen Windungen herauf, Schwaz ist zu erkennen und die Benediktinerabtei Fiecht. Ringsum sind die Gipfel schneefrei, aber in der Ferne glänzen scharf vom blauen Himmel abgegrenzt die Sellrainer und Stubaier Firner. An der ersten Haltestation Burgeck verändert sich die Scenerie, die Aussichtsseite ist jetzt rechts. Der eigenthümlich geformte Gipfel der Kirchenspitze erscheint, unten bildet der Berg eine Einsattelung, die als grüner Rahmen, in dem noch die wenigen Häuser eines Weilers zerstreut sind, die Aussicht ins untere Innthal umsäumt, aus welcher die Veste Kropfsberg stattlich hervortritt. Der Eingang ins Zillerthal wird sichtbar und die dasselbe einschliessenden Gipfel treten imposant hervor; weit im Osten aber schliessen den Blick die von der Sonne beglänzten Felskämme des wilden Kaiser ab. Hart rechts neben der Kirche von Eben gewinnt man die Höhe. Hier ist ein stark besuchter Wallfahrtsort. Eben liegt 40 m höher als der Achensee, von da geht es auf gewöhnlicher Schienenbahn sacht abwärts. Bald erscheint zwischen den Bergkolossen Bärenkogl zur Linken und Zalfazer Gebirge zur Rechten, ein Stückchen des Sees mit dem Einschnitt von Pertisau. Das reizende Blau des Wasserspiegels lässt schon aus der Ferne den Achensee erkennen. Nun passirt man noch die Station Maurach und langt bald darauf am Endpunkt Station Achensee an. Von da zur Dampfschiffhaltestelle hat man noch etwa 300 Schritte zu gehen. Ein 260 Personen fassender zierlicher Schraubendampfer nimmt die Passagiere auf. Eine praktische Einrichtung hat das Schiff, Vordertheil und Hintertheil sind erhöht und die Aussicht wird nach der Bezahlung zugemessen.

An der Ostseite des Bahnhofes Jenbach schliesst sich eine lange offene Halle an, jede der vier darin befindlichen niedlichen Lokomotiven hat nur einen Wagen zu befördern, den sie vor sich herschiebt, abwärts wird sie vor den Wagen gespannt. Die Zahnstange, in welche die Räder eingreifen, ist neuester Konstruktion, System Riggenbach, der ganze Oberbau aus Stahl und Eisen. Die Wagen sind offen mit einem Dach, eingetheilt wie unsere Eisenbahnwagen in 5 Koupeepartien, zu welchen von den Seiten eingestiegen wird. Je 5 Personen sitzen in einer Reihe, 10 in einem Koupee, so dass 50 Personen Platz haben, wozu noch 4 Aussenplätze kommen. Bei der am 6. Juni dieses Jahres stattgehabten Eröffnungsfahrt fuhren die vier Trains ab in kleinen Zwischenräumen, jede Lokomotive mit einem Wagen und sind somit ausser 50 Mann Musik des K. K. Infanterieregiments Prinz von Württemberg aus Innsbruck 190 Gäste befördert worden. Die Musik liess ihre Weisen ertönen, Böller wurden abgeschossen. An der Tafel wie an der Fahrt nahmen u. a. ausser den schon benannten Herren theil: Freiherr von Widmann, Statthalter von Tirol, Landeskommandirender Teuchert, Bayerischer Gesandte Fürst Wrede, Toast auf Toast wurde gewechselt. Zur Auffahrt mit der Bahn hatte man 35 Minuten gebraucht, der Zug nahm die Höhe etwa mit der Geschwindigkeit eines Gütertrains. Die Auffahrt dauert länger, da lang-

samer gefahren werden muss. Weithin schallende Jodler verkündeten die Ankunft der Achenseefahrer am Bahnhof zu Jenbach. Projektirt ist eine Bahnverbindung bis zur Bayerischen Grenze, bezw. Kreuth und Tegernsee, dann eine Dampftrambahn ins Zillerthal bis Meyerhofen. Die Fahrpreise auf der Achenseebahn sind aufwärts 1,53 fl., abwärts 1,2 fl., hin und zurück 2,4 fl. Es dürfte bei der grossen Beliebtheit des theilweise mit Unrecht als theuer verschrieenen Achensees und dem zweifellos mit der Errichtung der Bahn wachsenden Verkehr auch eine genügende Verzinsung des etwa 1 Million Gulden betragenden Anlagekapitals zu erwarten sein.

Schaftlach-Gmund.

In der Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund (am Tegernsee), welcher der Vorsitzende des Aufsichtsrathes Herr F. von Miller präsidirte, wurde der Geschäftsbericht für das verflossene Jahr bekannt gegeben. Es wurden im ganzen 4 081 Züge gefahren (3 604 fahrplanmässige, 370 Extra-, 14 Arbeits- und 93 Leerzüge), zählt man zu den 31 016 Lokomotivkm weitere 6 000 km für Rangiren, so ergeben sich im ganzen 37 016 Lokomotivkm, während zusammen 239 974 Wagenachskm geleistet wurden. Ausserdem haben die eigenen Post- und Gepäckwagen 115 008 Achskilometer auf fremder Bahn zurückgelegt.

Betriebseinnahmen wurden erzielt: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 43 435 *M*, aus dem Güterverkehr 41 820 *M*, im ganzen 95 105 *M*. Die Gesammt-Betriebsausgaben zu 40 010 *M* betragen 43,68 % der reinen Betriebseinnahmen zu 91 589 *M*, der Ueberschuss 55 094 *M*, hinzu tritt der Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds mit 5 774 *M*, hiernach Gesammtüberschuss 60 869 *M*. Von der Gesammtzahl der beförderten Personen zu 82 615 mit 38 451 *M* Einnahme verkehrten zwischen Schaftlach-Gmund: 79 453.

Lokalbahn Oberdorf-Füssen und Haltestelle Esterhofen.

Gemäss § 5 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 14. März 1888, den Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokalbahn von Oberdorf b. B. nach Füssen betreffend, finden auf diese Lokalbahn die Bestimmungen der Bahnordnung für Bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 5. März 1882 Anwendung.

Mit dem 1. Juni d. J. wurde die Haltestelle Esterhofen zwischen Röhrmoos und Petershausen (München-Ingolstadt) für Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden versuchsweise eröffnet. Die neue Haltestelle ist von Röhrmoos 4, von Petershausen 7 km entfernt.

Aus Württemberg.

Parlamentarisches.

Der in Nr. 31 S. 326 d. Ztg. vom 20. April d. J. besprochene „Gesetzentwurf, betr. die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1889/91“ ist von der Kammer der Abgeordneten am 15. Juni d. J. beinahe unverändert angenommen worden.

Durch die Erbauung einer Lokalbahn von Reutlingen über Pfullingen und Honau nach Münsingen glaubt die Ermsthal-Bahngesellschaft mit ihrer Bahn von Metzingen nach Urach geschädigt zu werden, sie hatte deshalb eine Petition um Fernhaltung des ihr durch Annahme des Projekts erwachsenden Schadens eingereicht. Diese Petition hatte zur Folge, dass ein Antrag zur Annahme gelangte, worin der Regierung zur Erwägung gegeben wird ob und in welcher Weise eine Entschädigung der Ermsthal-Bahngesellschaft eintreten könnte, worüber die Regierung der Ständeversammlung seinerzeit wieder Mittheilung machen soll.

Der Berichterstatter der volkswirthschaftlichen Kommission, Abgeordneter Oberbaurath Leibbrand stellt in seinem umfassenden gedruckten Bericht eine eingehende Vergleichung des Lokalbahnbaus in Württemberg mit dem Lokalbahnbau in andern Ländern an, wobei er zu dem Resultat gelangt, dass Württemberg im Verhältniss zur Bevölkerungszahl mit dem Lokalbahnbau hinter sämmtlichen übrigen Deutschen Staaten — von Sachsen abgesehen — zurückstehe. Sachsen habe dagegen ein räumlich weit mehr entwickeltes Eisenbahnnetz neben grosser Bevölkerungsdichte. Württemberg habe, verglichen mit anderen Deutschen Staaten, noch keineswegs zu viel Bahnen, wenn auch zugegeben werden müsse, dass das Netz der Hauptbahnen nunmehr in der Hauptsache als abgeschlossen zu betrachten sein werde. Preussen verwende jährlich 50—60 Millionen, mitunter auch auf Bahnen, die keine 2 % Rente vermuthen lassen, es gedenke damit nach einer Aeusserung des Ministers v. Maybach alljährlich fortzufahren und nehme die Nothwendigkeit dieser Aufwendungen noch für den Beginn des 20. Jahrhunderts in Aussicht. Sachsen und Bayern verwenden jährlich 7 Millionen Mark und insbesondere in letzterem Staat sei regierungsseitig mit Entschiedenheit daran festgehalten worden, dass die Regierung mit einem ständigen Stamm von Bau- und Verwaltungsbeamten arbeiten und die Stetigkeit des Fortgangs des Baus unter allen Umständen festhalten müsse.

Der Berichterstatter ist nicht damit einverstanden, dass vornehmlich finanzielle Rücksichten ausschlaggebend sein sollen für die Frage der Weiterentwickelung des Lokalbahnnetzes. Es sprechen Grundsätze der Gerechtigkeit und Billigkeit dafür, dass man die bisher der Eisenbahn fern liegenden Landestheile nicht auf die Zufälligkeit des Vorhandenseins von Restmitteln und auf weiteres Warten verweise, wenn daselbst die Nothwendigkeit zur Ausführung von Lokalbahnen behufs der Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse vorliege und die Betheiligten die von ihnen zu fordernden Opfer zu bringen gewillt seien. Es werde hiernach zweckmässig sein, eine Beschränkung im Fortgang des Lokalbahnbaues in Württemberg in der Bestimmung derjenigen Summe zu suchen, welche in der Regel staatlicherseits pro Jahr aufgewendet werden wolle; stelle man auch hier Vergleiche mit Preussen, Sachsen und Bayern an, so würde sich ergeben, dass in Württemberg noch etwa 600 km zu bauen wären, was einem Aufwand von 30 Millionen Mark entspreche. Stelle man in eine (zweijährige) Etatsperiode 3 Millionen Mark ein, so vergehen 20 Jahre, bis dem derzeit übersehbaren Bedürfniss Genüge geleistet werden könne, es werden dann jährlich 1,5 Millionen Mark für Lokalbahnen verausgabt. Hiermit wäre das beabsichtigte Maasshalten auch im Sekundärbahnbau wohl sichergestellt. Da sich Württemberg in der glücklichen Lage befinde, den weitaus überwiegenden Theil aller Bahnen im Besitz des Staats zu haben, so sei es nur gutzuheissen, wenn bauwürdige Lokalbahnen in der Regel durch den Staat ausgeführt und betrieben werden.

Der Präsident des Staatsministeriums Dr. Freiherr v. Mittnacht sprach sich hierauf des Näheren über den von der Regierung ausgesprochenen Grundsatz aus, „wonach mit der Erbauung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur insoweit vorgegangen werden dürfe, als für denjenigen Theil des Anlagekapitals, für welchen die Passivzinsen durch den Ertrag der Bahnen voraussichtlich nicht aufzubringen sein werden, andere Mittel als Anlehensmittel, das heisst, neben etwaigen entsprechenden Beiträgen der bei der Bahn Betheiligten Mittel der Rest- oder der laufenden Verwaltung, verfügbar gemacht werden könnten.“ Es sei ihm von Werth gewesen, dass in dem Augenblick, in welchem die Regierung den Bau einer Anzahl Bahnen untergeordneter Bedeutung vorschlage, in einem Augenblick in welchem, wie der Berichterstatter sich ausdrücke „ein kräftiger Zug in das Verlangen nach Lokalbahnen in Württemberg gekommen sei“, seitens der Regierung ausdrücklich und bestimmt betont werde, dass es eben doch sehr wünschenswerth wäre, die eben erst erreichte Besserung der Eisenbahnrente nicht sofort wieder nachhaltig durch den Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung zu verschlechtern und dass es doch sehr wünschenswerth wäre, jenes kräftige Verlangen nicht grösser zu ziehen und zu steigern durch die Erklärung, es möge sich doch Niemand Sorge machen um die Aufbringung der Mittel, wir machen eben Schulden, wir haben ja Kredit!

Es sei zu berücksichtigen, dass die Eisenbahneinnahmen und die Eisenbahnrente in Württemberg hinter derjenigen in den anderen Deutschen Staaten zurückstehe, es haben z. B. im Monat April 1889 betragen auf 1 km die Einnahmen aus dem Gesammtverkehr in Württemberg 1 652 *M*, in Baden 2 342 *M*, in Elsass-Lothringen 2 496 *M*, in Sachsen 2 670 *M* und in Preussen 2 696 *M*.

Das Anlagekapital des Staatsbahnen habe sich verzinst im Jahr 1887/88 in Württemberg mit 3,34 %, in Bayern 4,04 %, in Baden 4,10 %, in Sachsen 5,39 % und in Preussen 5,80 %.

Angesichts dieser Ziffern müsse er davon ausgehen, dass Preussen und Sachsen im Eisenbahnbau sich manches erlauben dürfen, was uns nicht gestattet sei. Wenn wir eine Eisenbahnrente hätten von 5 % und mehr, dann würde er die Ständekammer mit dem erwähnten Grundsatz nicht belästigt haben, dann würden auch nach seiner Meinung unsere Mittel gestatten, auch unrentable Bahnen zu bauen.

Aus dem Wortlaut des Grundsatzes geht übrigens hervor, dass die Regierung Anlehensmittel zum Bau von Lokalbahnen zu verwenden nicht überhaupt ablehne. Wenn die Verhältnisse andere werden, wenn es sich herausstellen sollte, dass die eben erst eingetretene Besserung unserer Eisenbahneinnahmen eine sichere und nachhaltige sein werde, wenn die Eisenbahnrente sich noch steigern und wenn wir günstige Erfahrungen machen würden mit den zuerst gebauten Sekundärbahnen, wenn sich herausstellen würde, dass wirklich das Netz der Vollbahnen als abgeschlossen betrachtet werden dürfe und wenn einmal die immer wieder auftretenden Bedürfnisse der Erweiterung und Verbesserung der bereits im Betrieb stehenden Bahnen nicht immer wieder grosse Summen erfordern würden, dann würden

die Verhältnisse ja anders liegen und dann wäre ja anheimgegeben, den Grundsatz zu modifiziren oder sogar aufzuheben.

Der Minister spricht sodann im allgemeinen dagegen aus, dass man die Ueberschüsse der Eisenbahnen für andere Staatszwecke verwende und dass man die Lokalbahnen auf Schulden baue. Wenn die 8½ Millionen, welche die Eisenbahnverwaltung seit 1883 in die Restverwaltung geliefert habe, zum Bau von Lokalbahnen verwendet worden wären, so wäre dem Bedürfniss auf lange Zeit hinein abgeholfen gewesen. Solange neue Wagen und Lokomotiven auf Schulden angeschafft werden müssen, sollte man der Eisenbahnverwaltung die Mittel lassen für ihre Zwecke. Im Staatsministerium bestehe übrigens Einverständniss darüber, dass die Restmittel für 1888/89 zu verwenden seien in erster Linie auf die Lokalbahnen, welche im nächsten Gesetz vorgelegt werden sollen, auf die Fortsetzung des Bahnbaus von Honau nach Münsingen und die Erstellung einer Eisenbahnverbindung für Künzelsau.

Wenn der Berichterstatter damit nicht einverstanden sei, dass die Regierung vornehmlich finanzielle Rücksichten bei dem Bau von Lokalbahnen als ausschlaggebend betrachte, so sei zu erwidern, dass die Regierung weit entfernt wäre, finanzielle Rücksichten voranstellen zu wollen, wenn nicht die Verhältnisse der Staatsschuld dies erfordern würden. Wenn der Berichterstatter mit einer gewissen Missbilligung davon gesprochen habe, dass am Ende der 70er Jahre ein völliger Missstand im Eisenbahnbau eingetreten sei, so scheue er — der Minister — sich nicht zu sagen, dass er sich ein Verdienst hieraus mache und er sage, wenn jene Pause nicht eingetreten wäre, so wäre auch der finanzielle Gesundheitsprozess nicht eingetreten, über den wir uns jetzt freuen.

Wenn gesagt werde, dass angenommen werden dürfe, dass unser Hauptbahnnetz in der Hauptsache abgeschlossen sein werde, so habe er doch zu bemerken, dass das Verkehrsministerium seit einigen Monaten mit zahlreichen Petitionen bestürmt werde um die Erstellung einer Verbindungsbahn Tübingen-Böblingen, die, weil sie eine Abkürzungsbahn sein soll, nicht als Bahn von untergeordneter Bedeutung gedacht sei; ferner werde gewünscht eine Verbindungsbahn von Zuffenhausen zum Hasenberg (Stuttgart), womit dann in Verbindung stehe die Erstellung einer direkten Bahn zwischen Untertürkheim und Zuffenhausen. Das seien wichtige, weitgreifende und kostspielige Anlagen und zwar nicht von untergeordneter Bedeutung. Diese Beispiele beweisen, dass man noch nicht berechtigt sei, den Bau von Vollbahnen als vollständig abgemacht bei Seite zu stellen.

Der Minister weist sodann noch nach, dass bei dem von der Regierung aufgestellten Grundsatz der Bau von Lokalbahnen einen kürzeren Zeitraum in Anspruch nehmen werde als bei dem Vorschlag des Berichterstatters und er versichert schliesslich, dass er mit Ernst und aller Bereitwilligkeit an die Aufgabe des Baus von Lokalbahnen jetzt herantrete.

Anschliessend an die Berathung über den vorstehenden Gegenstand kam noch eine Reihe von Petitionen um Erbauung von Lokalbahnen zur Erörterung und zwar 1. Linie Neuenstein-Künzelsau oder Waldenburg-Künzelsau; 2. Onstmettingen-Ebingen; 3. Bottwarthalbahn Marbach-Heilbronn; 4. Jagstthalbahn Möckmühl-Dörzbach-Mergentheim; 5. Verbindung der oberen Neckarbahn mit der Hohenzollernbahn. Der Minister sagt Prüfung der betreffenden Projekte, soweit solche nicht schon erfolgt ist, zu.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen entnehmen wir folgende Einzelheiten über die Ergebnisse des Jahres 1888:

Das Eisenbahnnetz wurde um 12,017 km erweitert: 1. infolge der Betriebseröffnung (am 1. Juni 1888) der Strecke Waalwyk-Vlymen der Staatsbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch, 10,232 km lang, und 2. infolge der Vollendung des Doppelgleises der Brücke über den Maassfluss bei Venlo am 10. Mai, wodurch die Staatsbahn Nymegen-Venlo über ihre ganze Länge dem Verkehre übergeben wurde, und sich die Länge dieser Linie um 1,785 km vermehrte.

Am Ende des Jahres umfasste das Eisenbahnnetz der Gesellschaft 1468,228 km, welche sich wie folgt vertheilen:

I. Staatsbahnen: Arnheim-Leeuwarden 168.992 km, Harlingen-Deutsche Grenze 126,968 km, Leeuwarden-Stavoren 50,449 km, Groningen-Delfzyl 38,333 km, Groningen-Meppel 76,835 km, Zutphen-Deutsche Grenze 59,678 km, Almelo-Zwolle 44,662 km, Nymegen Arnheim 19,084 km, Nymegen-Venlo 61,213 km, Maastricht-Breda 179,937 km, Boxtel-Utrecht 60,140 km, Dordrecht-Elst-Ressen-Bemmel 95,602 km, Breda-Rotterdam 53,873 km, Lage-Zwaluwe-Vlymen 39,707 km, Lage-Zwaluwe-Belgische Grenze 31,457 km, Breda-Rozendaal 24,050 km, Rozendaal-Vlissingen 76,344 km.

II. Privatbahnen: Lüttich-Limburger Eisenbahn (Eindhoven-Hasselt-Lüttich mit Zweigbahnen) 136,742 km, Almelo-Salzberger Bahn 55,472 km, Gronau-Deutsche Grenze 2,809 km und die Niederländische Südostbahn (Tilburg-Herzogenbusch-Nymegen) 65,881 km.

Im Jahre 1888 betrug die durchschnittliche Betriebslänge 1463,979 km.

Die Gesammteinnahmen betrugen 13 556 487 fl. gegen 12 687 654 fl. im Vorjahre, steigerten sich mithin um 868 583 fl. oder 6,847 %. Die Betriebskosten betrugen 6 552 011 fl. oder 48,3 % der Einnahme, gegen 6 281 583 fl. und 49,5 % in 1887, also mehr 270 428 fl. oder 4,3 %.

Im allgemeinen war der Verkehr wiederum befriedigend. Während in 1887 die durchschnittliche Betriebslänge 1 456,211 km betrug und im Berichtsjahre 1 463 979 km — also eine Vermehrung von 0,53 % gegen 1,7 % im Jahre 1887 aufwies — sind die Einnahmen aus dem eigentlichen Verkehr, welche sich in 1887 nur um 4,29 pCt. vermehrten, um 6,28 % gestiegen.

Auf den nördlichen Staatsbahnlinien wurden 328 476 fl. = 9,09 %; auf den südlichen Staatsbahnlinien 439 863 fl. = 6,24 % mehr vereinnahmt als im Vorjahre.

Die Mehreinnahme auf den Privatbahnen betrug und zwar: auf der Almelo-Salzbergener Bahn 36 337 fl. = 11,11 %, auf der Strecke Gronau-Landesgrenze 4 002 fl. = 36,71 %, auf der Lüttich-Limburger Bahn 2 218 fl. = 0,21 %, auf der Niederländischen Südostbahn 48 399 fl. = 8.91 %.

Im Personenverkehr betrug die Einnahme 203 032 fl. mehr als im Vorjahre, von welchem Betrage 111 829 fl. auf den Binnenverkehr und 91 203 fl. auf den direkten und Transitverkehr entfallen.

Diese Vermehrung ist hauptsächlich zurückzuführen: 1. auf eine allgemeine Verbesserung des Personenverkehrs, sowohl auf den meisten inländischen Eisenbahnen, wie auch auf den Nachbarlinien; 2. auf die Verlegung des Verkehrs London-Norddeutschland (ausschl. Richtung Hamburg) seit 1. Juni 1888 via Venlo-Duisburg, statt via Boxtel-Wesel, welche eine Erhöhung der Antheile der Gesellschaft an den Einnahmen dieses Verkehres zur Folge hatten und 3. auf die am 1. Juli 1887 erfolgte Einführung des Tagesdienstes auf der Strecke Vlissingen-Queenborough; 4. auf die Ausstellung in Brüssel.

Im Jahre 1888 wurden im ganzen 5 866 494 (5 356 377 in 1887) Personen befördert, von welchen 4 933 543 (4 460 840) auf den Binnenverkehr und 932 951 (895 537) Personen auf den Durchgangsverkehr entfallen. An der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr im Betrage von 6 219 414 (6 016 382) fl. war der Binnenverkehr mit 4 308 305 (4 196 477) fl. und der Durchgangsverkehr mit 1 911 109 (1 819 906) fl. betheiligt.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug in 1888 auf den nördlichen Staatsbahnlinien + 219 033 fl., auf den südlichen Staatsbahnlinien + 253 437 fl., auf der Almelo-Salzberger Bahn + 31 192 fl., auf der Strecke Gronau-Landesgrenze + 2 399 fl., auf der Niederländischen Südostbahn + 39 823 fl. als in 1887, während auf der Lüttich-Limburger Bahn eine Mindereinnahme von 16 765 fl. in dem genannten Verkehre zu verzeichnen war; die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr steigerte sich sohin um 529 119 fl. und betrug in 1888 6 125 186 (5 596 067) fl., an welchem Betrage der Binnenverkehr mit 2 169 797 (2 000 327) fl. und der Durchgangsverkehr mit 3 955 389 (3 595 741) fl. theilnimmt. — Für die Tonne wurde durchschnittlich 1 601 (1 637) fl. und für das Tonnenkilometer 0 0206 (0,0217) fl. vereinnahmt.

An Express-, Eil- und Frachtgütern wurden im ganzen 3 964 343 gegen 3 497 320 t in 1887 befördert.

Die aus dem Viehverkehr erzielte Mehreinnahme von 62 934 fl. wurde zum grossen Theile durch die vermehrte Ausfuhr nach Belgien hervorgerufen.

Die Betriebsergebnisse gestalteten sich folgendermaassen:

Einnahmen.

Verkehrsart	Betrag fl.	Hundert-theile der Gesammt-einnahme	Für das Kilometer fl.
Personenverkehr	6 219 414	45,94	4 248,29
Gepäckverkehr	204 251	1,51	139,52
Viehverkehr	556 744	4,11	380,29
Güterverkehr	6 125 186	45.25	4 183,93
Verschiedene Quellen	432 345	3,19	295,32
Im ganzen	13 537 940	—	9 247,35
	(12 668 327)	—	(8 699,51)

Von diesen Einnahmen entfallen auf: nördliche Staatsbahnlinien 3 958 327 fl., südliche Staatsbahnlinien 7 517 466 fl., Niederländische Südostbahn 592 291 fl., Lüttich-Limburger Bahn 1 068 068 fl., Almelo-Salzberger Bahn 382 354 fl., Strecke Gronau-Landesgrenze 19 434 fl.

Ausgaben.

Dienstzweig	Betrag fl.	Hunderttheile der Gesammteinnahme	Für das Kilometer fl.
Allgemeine Verwaltung	329 340	2,43	224,96
Bahndienst	1 198 502	8.85	818.66
Telegraphendienst	83 345	0,61	56 93
Fahr- und Stationsdienst	2 493 009	18 42	1 702.90
Maschinenverwaltung	2 233 356	16,50	1 525,54
Kommerzieller Dienst	164 696	1,22	112 50
Magazinverwaltung	23 796	0,18	16.25
Linienkontrole	25 966	0,19	17,74
Im ganzen	6 552 010 (6 281 583)	48 40 (49,59)	4 475,48 (4 313,65)

Der Antheil des Staates an den Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen beträgt 1 997 396 fl. (1 827 463 fl. in 1887); derjenige der Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft an den Bruttoeinnahmen ihrer Linie 541 578 fl. (548 008 fl.); der Almelo-Salzberger Eisenbahngesellschaft an den Bruttoeinnahmen ihrer Linie 99 850 (99 850) fl. und der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) in Köln an den Einnahmen der Strecke Gronau-Landesgrenze 5 151 (3 950) fl. An Wagenmiethen wurden 278 711 fl. verwendet, an Zuschüssen zu den verschiedenen Reserve- und Erneuerungsfonds 1 617 388 fl., an Zuschüssen zu den Pensions- und Unterstützungskassen 78 112 fl. und an Zinsen 604 549 fl.

Die Gesammteinnahmen einschl. derjenigen aus sonstigen Quellen mit 18 547 fl. betrugen im ganzen 13 556 487 fl. und die Gesammtausgaben 12 189 965 fl., es verbleibt somit ein Reingewinn von 1 366 522 fl.

In Gemässheit der Bestimmungen des mit dem Staate geschlossenen Pachtvertrages verbleibt der Reinertrag bis zur Höhe von 4½ % des Aktienkapitals der Gesellschaft. Der Ueberschuss wird zwischen dem Staate und der Gesellschaft gleichmässig vertheilt, bis der Nettoertrag auf 5½ % des Aktienkapitals gestiegen ist; von dem dann noch verbleibenden Reste erhält der Staat 4/5 und die Gesellschaft 1/5. Der Antheil der Gesellschaft ergibt sich hiernach wie folgt: 4½ % des Aktienkapitals (= 576 877 fl.) + ½ % des Aktienkapitals (= 64 098 fl.) + 1/5 (1 366 522 fl. — 705 072 fl.) (= 132 290 fl.) = 773 265 fl. Der Staat bekommt ½ % des Aktienkapitals (= 64 098 fl.) = 4/5 (1 366 522 fl. — 705 072 fl.) (= 529 160 fl.) = 593 258 fl. Hierzu 20 % der Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen in Höhe von 1 997 396 fl., also im ganzen 2 590 654 fl.

Die Dividende ist auf 13,93 fl. für die Aktie und 5,57 % festgestellt.

Die Ausgabe der 13 noch übrigen Serien der 3½ % Anleihe von 17 239 000 fl. vom Jahre 1887 und die Umwandlung der beiden 4 % Anleihen von 1879 und 1882 in Höhe von je 6 Millionen Gulden erfolgten im Laufe des Jahres 1888.

Die Ausrüstungskosten betrugen Ende 1888 29 589 952 fl., wovon 25 135 562 fl. für die Beschaffung von Fahrmitteln verwendet wurden. Der Lokomotiv- und Wagenpark bestand Ende 1888 aus 327 Lokomotiven, 809 Personen-, 287 Gepäck-, 555 Vieh- und 3 986 Güterwagen. Die Lokomotiven haben im ganzen 12 375 165 (11 805 342) km zurückgelegt, darunter 11 193 655 (10 685 142) Zugkm. Durchschnittlich wurden von jeder Lokomotive 37 843 (36 305) km durchlaufen.

Die Zugkosten betrugen 1 737 206 (1 648 770) fl. = 0,140378 (0,139633) fl. für das Lokomotivkilometer und 0,163101 (0,162101) fl. für das Tagkilometer. Sämmtliche Wagen haben 116 389 505 (106 821 050) km und 263 649 207 (243 390 697) Achskm zurückgelegt.

Aus der Schweiz.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen.

Ueber drei Kuppelungsbrüche bezw. Zugtrennungen, welche am 28. März beim Truppentransporte auf der Strecke Gurtnellen-Göschenen stattgefunden haben, ist hierseits eine besondere Untersuchung angeordnet worden.

Unvorgreiflich der detaillirten Mittheilungen und Anordnungen, zu welchen das Resultat dieser Spezialuntersuchung uns veranlassen könnte, machen wir heute schon die sämmtlichen Schweizerischen Bahnverwaltungen auf die erwähnten höchst bedenklichen Fälle aufmerksam und fordern dieselben auf, sofort verschärfte Anordnungen zu treffen, um Brüche der Zugapparate zu verhüten. Vor allem müssen wir verlangen:

1. Pünktliche Einhaltung der für die verschiedenen Zugkategorien und für die verschiedenen Bahnstrecken von den Bahnverwaltungen selbst aufgestellten Grenzen über Maximalbelastung der Züge bezw. Revision der bezüglichen Bestimmungen auf Grund der zulässigen Grenzen für die Inanspruchnahme der Zugapparate und auf Grund der betreffenden Erfahrungen.

2. Erhöhte Sorgfalt in der Untersuchung der Zugapparate bei Komposition der Züge und bei jedem Zugaufenthalte, welcher dies gestattet.

3. Strenges Ausschliessen, bei Komposition der Züge, aller Wagen, deren Kuppelungen bezw. deren Zug- und Stossapparate den hierseits genehmigten Typen nicht entsprechen, oder welche (bei Normalbahnen) die in der Bundesräthlichen Verordnung über technische Einheit im Eisenbahnwesen festgesetzten Grenzen der Minimalabmessung nicht besitzen und nicht in vollkommen betriebsfähigem Zustande sich befinden.

4. Einreihen der Wagen, welche die stärksten Zug- und Stossapparate besitzen, in die vordere Hälfte des Zuges.

5. Sorgfältige Ueberwachung der Zugapparate bei jedem Aufenthalt der Züge überhaupt und während der Fahrt, soweit die übrigen Funktionen des Zugpersonals es gestatten.

6. Eventuell Ausrangiren von Wagen, bei welchen unterwegs bezw. in Zwischenstationen ungenügend gewordene Zug- und Stossapparate entdeckt werden.

7. Bei den periodischen allgemeinen Revisionen, welche für Maschinen und Personenwagen mindestens alle Jahre und überdies längstens nach einem Parcours von 40 000 km seit der letzten Revision, bei Güterwagen mindestens alle 2 Jahre vorzunehmen sind, sollen die Zugapparate direkten Zugproben an den Wagen selbst unterworfen werden.

8. Ueber alle seit 1. Januar 1889 vorgekommenen und künftig etwa noch vorkommenden bezw. entdeckten Brüche und Anbrüche von Zug- und Stossapparaten sind dem Eisenbahndepartement Spezialrapporte einzusenden, ähnlich wie dies für Bandagenbrüche, Achsbrüche und Schienenbrüche seit Jahren bereits geschieht.

9. Alle im Betriebe gebrochenen Theile von Zugapparaten sind jeweilig durch die betreffenden Bahndirektionen an die Eidgenössische Probiranstalt für Baumaterialien zur Untersuchung einzuliefern, unter Avisirung des technischen Eisenbahninspektorats. Die Ergebnisse dieser Prüfungen sind bahnseitig dem Departement mitzutheilen.

10. Alle Bahnverwaltungen werden eingeladen, bis spätestens 25. Juni nächsthin über den Stand ihrer Kuppelungsapparate neuerdings zu berichten, unter Angabe aller noch vorhandenen Kuppelungstypen und deren Dimensionen, sowie der Anzahl und Art von Fahrzeugen, welche damit versehen sind.

Ferner sind anzugeben: die erlassenen Instruktionen über zulässige Zugbelastungen, über Untersuchung und Ueberwachung der Kuppelungen usw.

Wir gewärtigen ebenfalls bis spätestens 25. Juni nächsthin Mittheilungen über diejenigen Stationen Ihrer Bahn, welche für besondere Wagenvisiten bestimmt sind.

Centraleuropäische Winterfahrplan-Konferenz.

Die am 19. Juni in Interlaken abgehaltene, von 102 Delegirten für 64 Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften besuchte, von Herrn Jolissant, Direktor der Jura-Bern-Luzern-Bahn, präsidirte centraleuropäische Winterfahrplan-Konferenz beschloss, die Sommerfahrplan-Konferenz für 1890 in Rom abzuhalten. Das Plenum der Konferenz beschloss u. a. die gleichmässige Bezeichnung der schnellfahrenden Züge (Express-, Kurier-, Eil- und Schnellzüge ohne Unterschied) mit dem Namen „Schnellzüge“. Die einzige Ausnahme bildet der Orient-Expresszug. Die Gruppenverhandlungen, in welchen zahlreiche wichtige Vorlagen zu verhandeln waren, so z. B. direkte Verbindung Hamburg-Friedrichshafen, Blitzzugverbindung Rom-Mailand-Gotthard-Deutschland usw., nahmen zwei Tage in Anspruch.

Aus Amerika.

Jahresberichte einzelner grösserer Bahnen für 1888.

(Fortsetzung aus Nr. 47.)

2. Viel ungünstiger noch, als bei der Pensylvania-Eisenbahn sind die Betriebsergebnisse einer anderen grossen Bahn, der Chicago, Burlington und Quincy Eisenbahngesellschaft, deren Geschäfte im Jahre 1888 durch Arbeitsausstände grössten Umfanges (siehe unsere Mittheilungen hierüber in Nr. 91 S. 851 des vor. Jahrgs. d. Ztg.) erhebliche Störungen erlitten.

Dieselbe hatte am Schlusse des Betriebsjahres (31/12. 1888) eine Betriebslänge von 4 917 Meilen (7 916 km) gegen 4 693 Meilen Ende 1887; durchschnittlich waren 4 859 Meilen im Jahre 1888 in Betrieb, davon nur 294 Meilen doppelgleisig.

Ueber die Betriebsergebnisse und die sonstigen Verhältnisse der Bahn ist aus dem in der „Railr. Gazette“ mitgetheilten Jahresbericht folgendes zu entnehmen:

	1888	1887
Betriebseinnahmen	23 789 168 D.	27 576 078 D.
Betriebsausgaben (einschl. Abgaben)	18 882 460 „	16 097 913 „
Reinerträge	4 906 708 „	11 478 165 „
Prozente der Ausgaben von den Einnahmen	79,37	58,38
Roheinnahme für die Meile	4 895 „	6 505 „
Reinertrag für die Meile	1 010 „	2 708 „
Beförderte Reisende (ausschl. derjenigen auf Meilen- und Saisonkarten)	5 968 148	5 750 348
Einnahmen aus dem Personenverkehr	6 146 121 D.	6 629 859 D.
Beförderte Güter	9 056 665 t	9 752 325 t
Einnahmen aus dem Güterverkehr	15 484 035 D.	18 675 655 D.

Nach dem Gesammtabschluss sind aus den Reinerträgen, denen ein Uebertrag aus 1887 von etwas über 15 Millionen Dollar hinzutritt an (5 pCt.) Dividenden 3 819 578 D. (auf das Aktienkapital von 76 393 500 D.) vertheilt, zum Reservefonds sind 691 476 D. genommen und 10,9 Millionen Dollar sind auf das Jahr 1889 übertragen.

Zu den Hauptursachen, wodurch, nach einer Reihe von günstigen Jahren, das Ergebniss von 1888 sich so ungünstig gestellt hat, ist der Arbeitsausstand der Lokomotivführer und Feuerleute im Februar zu rechnen; ausserdem sind aber Verkehrsablenkungen auf neu entstandenen Bahnen und das Heruntergehen der Frachtsätze sehr nachtheilig gewesen. Letzteres ist vorzugsweise der Schwierigkeit der Selbstregulirung seitens der Bahnen, ohne die Beihilfe von Verkehrsverträgen (pools), zuzuschreiben, also eine Folge des Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes.

Für den Staat Jowa, welcher von einem grossen Theil der Strecken dieser Bahn durchzogen wird, ist seit einiger Zeit ein von dessen Eisenbahnkommissariat entworfener, vom Vereinigten Staaten-Gerichtshof bestätigter Frachttarif eingeführt, dessen Sätze nach der Ansicht der Verwaltung unvernünftig niedrig sind und hoffentlich bald von dem Kommissariat wieder erhöht werden.

In Betracht, dass die Eisenbahn-Beförderungssätze in diesem Lande bereits seit Jahren heruntergegangen und so niedrig sind, wie „nirgendwo sonst in der Welt", und dass vorzugsweise durch Hilfe der Eisenbahnen die bedeutende Zunahme der Bevölkerung und deren allgemeinen Wohlstandes herbeigeführt wurde, ist es schwer zu verstehen, welche ernstlichen Uebel durch die neuere Eisenbahn-Gesetzgebung gehoben werden sollen.

Man sagt, dass Gesetze, sobald sie als schädlich erkannt sind, gewöhnlich bald wieder aufgehoben werden, vielleicht wird auch das Uebel allzu vieler gesetzgeberischer Eingriffe sich mit der Zeit von selbst heilen; gleichwohl kann nicht unerwähnt gelassen werden, dass der gegenwärtige unbefriedigende Zustand des Eisenbahnwesens zumeist dem Verhalten der Gesetzgeber, sowohl des Bundes, wie der Einzelstaaten, zu verdanken ist.

Ein grosser Theil der Mehrausgaben des Jahres ist dem Strike zuzuschreiben. Die meisten der 2 500 Beamten, welche den Dienst der Gesellschaft nach einer nur wenige Stunden voraufgegangenen Ankündigung verliessen, standen schon seit Jahren in der Beschäftigung der Verwaltung, bei der sie wichtige Plätze ausfüllten und zu einander und zu ihrer Umgebung eingewöhnt waren. Sie kannten die mehr oder weniger verwickelten und schwierigen Vorschriften des Zugdienstes und bildeten eine disziplinirte, wie ein Haupttheil einer grossen Maschinerie sich bewegende Kraft. Dieser Theil wurde urplötzlich zerstört und die Arbeit der Wiederherstellung musste ausgeführt werden, ohne dass die Maschinerie stillstehen und ohne dass ihre Wirksamkeit geschädigt werden durfte. Diese Aufgabe erforderte aber und erfordert noch bedeutende Extraausgaben, ebenso aber verursachte sie in allen Dienstzweigen den örtlichen Oberbeamten und ihren Untergebenen umfangreiche Sorge und Mehrarbeit und der Eifer dieser Beamten, ihr Muth und ihre Betriebsamkeit unter so schwierigen Umständen kann unmöglich zu hoch angeschlagen werden.

Die neuen Mannschaften nach jeder Richtung hin den alten gleichartig, in mancher Beziehung noch überlegen, zu gestalten, ist nur eine Frage der Zeit. Das Material ist vorzüglich, aber es erfordert Zeit, daraus einen gleichartigen Körper zu gestalten und die neuen Leute in den verschiedenen Vorschriften und Verfahrungsweisen, welche die Betriebskosten beeinflussen, zu unterweisen.

Die Verwaltung hat ihre Aufmerksamkeit der Frage wegen der Fürsorge für die Beamten und deren Familien in Fällen der Verletzung oder des Todes, zugewendet und hat beschlossen, eine Einrichtung, ähnlich der der Pensylvania Eisenbahn zu treffen. Der Beitritt dazu soll ein durchweg freiwilliger sein mit möglichst geringen Beiträgen. (Forts. folgt.)

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Ein Eisenbahnbediensteter, welcher fest angestellt ist, gehört zu den nach dem Reichsgesetze vom 28. Mai 1885 gegen Unfall zu versichernden Personen, auch wenn er eine Pension aus einer für die Angestellten der betreffenden Eisenbahn gebildeten Pensionskasse beanspruchen kann.

Der Ehemann der Klägerin war als Wagenschieber bei der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn angestellt, und ist am 3. September 1886 durch einen Unfall bei der Arbeit ums Leben gekommen. Die Klägerin hat nun von dem Beklagten Entschädigung auf Grund des Reichs-Haftpflichtgesetzes beansprucht. Beklagter hat eingewendet, dass das Haftpflichtgesetz nach den Unfallversicherungsgesetzen vom 6. Juli 1884 und 28. Mai 1885 hier keine Anwendung finde. Dieser Einwand ist von dem Berufungsgerichte für begründet erklärt und danach die Klage abgewiesen.

Durch das Reichsgesetz vom 28. Mai 1885 ist das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 unter anderen auf den gesammten Betrieb der Eisenbahnverwaltungen ausgedehnt, und dieses Gesetz ist nach der Verordnung vom 25. September 1885 insoweit zugleich mit dem Unfallversicherungsgesetz selbst am 1. Oktober 1885 in Kraft getreten, kommt also hier zur Anwendung. Der Verunglückte würde zu den zu versichernden Arbeitern gehört haben, der Anspruch der Klägerin also nach § 95 des Gesetzes vom 6. Juli 1884 unbegründet sein, wenn nicht ihr verstorbener Ehemann zu den im § 4 dieses Gesetzes erwähnten Beamten des Reiches, eines Bundesstaates oder eines Kommunalverbandes mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung zu rechnen sein sollte. Denn auf diese findet das Unfallversicherungsgesetz keine Anwendung. Das Berufungsgericht verneint nun sowohl, dass der Verunglückte mit festem Gehalt, als dass er mit Pensionsberechtigung angestellt gewesen. Derselbe ist am 3. Februar 1882 als Wagenschieber für die Freiburger Bahn gegen einen jährlichen Lohn von 468 ℳ und mit Vorbehalt einer einmonatlichen Kündigung angenommen, und es hat sich in diesem Dienstverhältnisse bei dem Uebergange der Eisenbahn an den Staat nichts geändert. Das Berufungsgericht meint: es liege auf der Hand und bedürfe keiner weiteren Ausführung, dass eine in dieser Weise normirte und mit so kurzer Frist ohne Angabe von Gründen wieder zu entziehende Vergütung für geleistete Dienste, möge man sie nun als Lohn oder als Gehalt bezeichnen, jedenfalls nicht unter den Begriff eines festen Gehalts falle. Mit Recht wird diese Ausführung von der Revision angegriffen. Der Begriff des festen Gehalts setzt weder voraus, dass das Gehalt einen bestimmten höheren Betrag erreiche, noch dass die Anstellung unkündbar oder dass doch, wenn eine Kündigung vorbehalten, die Kündigungsfrist eine längere als eine einmonatliche sein müsse.

Das Berufungsgericht nimmt weiter an, dass der Verunglückte jedenfalls keine Pensionsberechtigung gehabt habe, indem es ausführt, dass in dieser Beziehung der Umstand, dass derselbe der Pensionskasse der Freiburger Bahn habe beitreten müssen nicht in Betracht komme, da diese Kasse nur eine private Versicherungsanstalt bilde. Die Frage, ob dem Verunglückten ein gesetzliches Pensionsrecht zugestanden, ist in dem angefochtenen Urtheil nicht ausdrücklich erörtert. Nach dem § 2 des Gesetzes vom 27. März 1872 haben die unter dem Vorbehalte der Kündigung angestellten Beamten nur dann einen gesetzlichen Anspruch auf Pension, wenn sie eine in den Besoldungsetats aufgeführte Stelle bekleiden. Diese Voraussetzung ist bezüglich des Verunglückten von der Klägerin nicht behauptet, es ist auch nicht ersichtlich, dass selbige vorhanden gewesen. Ein gesetzliches Pensionsrecht hat also dem Verunglückten nicht zugestanden.

Die Revision greift die Ausführung des Berufungsgerichts an, dass die Pensionskasse der Freiburger Bahn ein reines Privatinstitut sei, sie meint, dass dieses jedenfalls nach § 9 des Vertrages vom 12./16. Oktober 1883 und nach § 11 des Gesetzes vom 24. Januar 1884 nicht der Fall sei. Die Frage ist hier, ob der Verunglückte mit Rücksicht darauf, dass er Mitglied der erwähnten Pensionskasse war, unter die im § 4 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 erwähnten Beamten zu rechnen ist. Dieses muss verneint werden. Unter Pensionsberechtigung kann in dem § 4 cit. nur ein solches den Beamten unmittelbar gegen den Staat zustehendes Recht verstanden werden. Zunächst ist die Bestimmung des § 4 deshalb getroffen, weil die Heranziehung der dort erwähnten Beamten zur Versicherung eine unerwünschte Rückwirkung auf die Gesetzgebung der einzelnen Bundesstaaten über die Pensionirung der Beamten ausüben würde. Nun mag auch der von der Revision hervorgehobene Fall, wenn einem Beamten, dem ein gesetzliches Pensionsrecht nicht zusteht, ein solches vertragsmässig zugesichert sein sollte, vielleicht unter den Paragraphen fallen. Für eine weitere Ausdehnung desselben, insbesondere für die Annahme, dass unter den pensionsberechtigten Beamten auch solche zu verstehen seien, welche aus einer für sie besonders eingerichteten, auf Beiträgen der Mitglieder und des

Unternehmers beruhenden Kasse Pension zu beanspruchen haben, fehlt es an jedem Grunde; insbesondere gibt auch der Wortlaut hierfür keinen Anhalt. Hiernach hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, dass der Verunglückte nicht pensionsberechtigt im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 6. Juli 1884 gewesen sei. Die Revision kann daher keinen Erfolg haben.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 18. März 1889 in der Sache Wittwe K. wider den Preussischen Eisenbahnfiskus vertreten durch das Betriebsamt Breslau-Halbstadt.)

Bücherschau.

Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Zur Feier der achthundertjährigen Herrschaft des Hauses Wettin in den Sächsischen Landen brachte im Auftrag des Königlichen Finanzministeriums die Generaldirektion der Staatseisenbahnen ein werthvolles Geschenk, eine Denkschrift „Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen", bearbeitet vom Rechnungsrath Ulbricht, dem Vorstand des Statistischen Büreaus der Staatsbahnen.*) Doppelten Anlass zu der besonderen Betheiligung der Staatsbahnen gab auch der Umstand, dass in dem Jahr des Wettiner Jubiläums sich auch der fünfzigjährige Zeitraum vollendet, seit jenem Tage, an welchem die erste Eisenbahn Sachsens, zugleich die erste grosse Eisenbahn Deutschlands (Leipzig-Dresden) in ihrer vollen Ausdehnung dem Betrieb übergeben wurde. Dem Wunsche, einen kurzen Rückblick auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Sachsen zu werfen und dem Herrscherhause und insbesondere dem hochverehrten König Albert, unter dessen Herrschaft nahezu die Hälfte der jetzt bestehenden Sächsischen Eisenbahnlinien entstanden ist, Dank zu sagen für das dem Eisenbahnwesen von jeher geschenkte Wohlwollen, verdankt die vorliegende Schrift ihre Entstehung. Dieselbe schildert die Entstehung der einzelnen Linien, die allmähliche Ausbreitung des Bahnnetzes, den Schienenweg, die Sicherungsvorkehrungen, Transportmittel, den Verkehr und die finanziellen Ergebnisse. Vier graphische Darstellungen sind beigegeben, von denen die eine deutlich zeigt, wie der Bau der Eisenbahnen des Landes sich entwickelte. Erst kommen die durchgehenden Linien Leipzig-Dresden-Görlitz, Leipzig-Hof, Dresden-Bodenbach; dann folgt die Einbeziehung der grösseren und der mittleren Städte in das Bahnnetz und endlich erfolgt der Anschluss der abseits gebliebenen Orte durch kleine Nebenbahnen. Ein anderes Tableau zeigt die ursprüngliche Anlage der im Eigenthum des Königlich Sächsischen Staates befindlichen Eisenbahnen als Staats- und Privatbahnen, Ende des Jahres 1887. Was ein flüchtiger Blick bereits lehrt, dass nämlich Staat und Privatbahnen im Königreich Sachsen die Herstellung der Eisenbahnlinien zu gleichen Theilen in die Hand genommen haben, das bestätigen die Ziffern: 1178,35 km fallen auf den Staatsbau, 1107,55 km auf die von Privatgesellschaften hergestellte Bahnen. Dermalen hat der Staat die Gesammtheit der Sächsischen Eisenbahnen in Besitz genommen. Zwei weitere graphische Darstellungen zeigen anschaulich die Verdichtung, resp. das allmähliche Anwachsen des Verkehrs und eine Uebersicht des Zugverkehrs an den einzelnen Stunden des Tages. Ausgestattet ist die Arbeit in jener geschmackvollen, gediegenen Weise, die alle Publikationen der Sächsischen Staatsbahnverwaltung auszeichnet.

*) Dresden, Druck von C. Heinrich 1889.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Neuenfeldt in Stendal, Reusing in Cassel, Schmidt in Burgsteinfurt, Boenisch in Essen, Jacobi in Stettin, Becker in Bremen und Beyer in Glogau, sowie dem Eisenbahn-Betriebsinspektor Reusch in Crefeld und dem Betriebsinspektor Klehmet in Berlin ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Doerenberger, ständiger Hilfsarbeiter beim Betriebsamt in Bromberg, und Schröder, Vorsteher der zum Betriebsamt Stralsund gehörigen Bauinspektion in Berlin, sind gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für gemahlenes Steinsalz von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Sosnowice transito, im Verbandtarif Bromberg-Breslau, finden vom 20. d. Mts. ab auch auf Sendungen von „Steinsalz in Stücken" widerruflich Anwendung.

Bromberg, den 20. Juni 1889. (1502)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausfuhrtarif für Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel. Für Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel, welche auf Preussischen Staatseisenbahnen von Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers nach Deutschen Seehäfen zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern versandt werden, treten am 1. Juli d. J. versuchsweise für die Dauer eines Jahres ermässigte Ausnahmesätze in Kraft, welche auf der Grundlage eines Einheitssatzes von 1,7 ₰ für das Tonnenkilometer nebst einer Expeditionsgebühr von 1,2 ℳ für die Tonne gebildet sind. Dieselben gelangen in der Weise zur Anwendung, dass der Unterschied zwischen der regelmässigen Fracht und dem Ausnahmetarif erstattet wird, wenn unter Vorlage der Frachtbriefe innerhalb einer Frist von 3 Monaten nach Ablauf desjenigen Monats, in welchem die Aushändigung der Frachtbriefe an den Empfänger in der Hafenstation erfolgte, der Nachweis der thatsächlich bewirkten überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern geliefert wird. Ueber die ziffermässige Höhe der Sätze ertheilt bis zur Herausgabe des betreffenden Tarifs unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 22. Juni 1889. (1503)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmitteln nach den Deutschen Nordseehäfen zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern. Am 1. Juli 1889 treten versuchsweise für die Dauer eines Jahres für die Beförderung von Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmitteln zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) nach den Stationen Hamburg H des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg H und Vegesack (Grohn) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, sowie Emden, Leer und Papenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Von der Versandexpedition werden zunächst die für den Ortsverkehr bestehenden Sätze berechnet und die Ausfuhrsätze erst nach geführtem Ausfuhrnachweis im Rückerstattungswege gewährt. Das Nähere ist bei den Tarifbüreaus der genannten Verwaltungen, sowie bei den in Betracht kommenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Elberfeld, 21/6. 89. (1504)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für den diesseitigen Lokalverkehr und für die direkten Verkehre zwischen Preussischen Staatsbahnstationen bestehende Bestimmung, nach welcher für lange Gegenstände von Eisen oder Stahl, wie Schienen, Stangen, Träger und dergleichen die Fracht nach dem Stückgut-Ausnahmetarife zu berechnen ist, kommt von jetzt an auch im direkten Verkehre nach und von den am Niederdeutschen und Norddeutschen Verbande betheiligten Privatbahnstationen, sowie im Hannover-Oldenburgischen Verkehr zur Anwendung.

Hannover, den 19. Juni 1889. (1505)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verband. Vom 1. Juli d. J. ab bleiben bei Berechnung der Fracht für Holz des Spezialtarifs III (vergl. Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I), ferner für Holzsägemehl und Holzsägespähne, unverpackt, Holzwolle, Torf, Torfstreu (auch gepresst) und Torfkohle in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehre mit Eger, Franzensbad und Hof, Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, die im Kilometerzeiger der Tarifhefte 2 und 3 vom 1. April 1888 vorgesehenen Entfernungszuschläge ausser Ansatz.

Dresden, am 20. Juni 1889. (1506)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Für Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel, welche auf Preussischen Staatseisenbahnen nach Deutschen Seehäfen zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern versandt werden, kommt versuchsweise vom 1. Juli d. J. an auf die Dauer eines Jahres ein ermässigter Ausnahmetarif im Rückerstattungswege zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen der betreffenden Hafenstationen.

Hannover, den 21. Juni 1889. (1507)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Heft 1 der Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Kohlentarife vom 1. Januar d. J. in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen des Verzeichnisses der Zechen usw., theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Gladbeck und Berichtigungen von Tarifsätzen.

Am gleichen Tage werden verschiedene Aenderungen der Hefte 2, 3, 4, 5 und 6 der vorbezeichneten Kohlentarife eingeführt, worüber das Nähere bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Die durch die Berichtigungen eintretenden Erhöhungen der Sätze des Ausnahmetarifs A Unna-Königsborn-Nymegen N. St. auf 47,40, Sprockhövel - Zwyndrecht auf 62,80, Wiemelhausen-Zwyndrecht auf 61,50, Bommern-Amelo auf 46,50, Laer-Hoogkarspel auf 73,10 des Ausnahmetarifs B Langendreer B. M. - Leiden auf 49,60, Kupferdreh - Rotterdam N. St. u. N. Rh. auf 48,90 sind erst vom 15. August d. J. gültig.

Der Nachtrag II ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Elberfeld, den 19/6. 89. (1508)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Infolge der in Spandau stattfindenden Bahnhofsumbauten werden die z. Zt. für Station Spandau B.-H. bestehenden direkten Tarifsätze für den Güter- und Viehverkehr mit dem 5. August d. J. aufgehoben. Vom 6. dess. Mts. ab finden im Verkehre nach und von Spandau lediglich die für Spandau M.-H. gültigen Frachtsätze Anwendung. In denjenigen Verkehrsbeziehungen, in welchen direkte Tarifsätze z. Zt. nur für Spandau B.-H. bestehen, werden dieselben von dem gedachten Zeitpunkte ab unverändert auf Spandau M.-H. übertragen.

Altona, den 22. Juni 1889. (1509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Im Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen können von heute ab bis auf weiteres für Sendungen von mindestens 20 000 kg von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10 000 kg, Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als 10 000 kg oder auch ein Wagen von mehr und ein solcher von weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 kg Ladegewicht verwendet werden. Die Frachtberechnung erfolgt hierbei nach den für Sendungen von 10 000 kg gültigen Ausnahmetarifen.

Berlin, den 21. Juni 1889. (MG1510)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Juli d. J. tritt ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 27 (Kalk und Kalksteine) von Märzdorf nach Meissen von 0,89 *M.* für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 13. Juni 1889. (1511)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Bayerischer Güterverkehr. Herausgabe des 6. Nachtrags zum Tarif. Die durch unsere Bekanntmachung vom 25. Mai d. J. veröffentlichte Aufnahme von Frachtsätzen für die Station Leipzig (Magdeburger Bahnhof) in den 6. Nachtrag zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif und die damit verbundene Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze des Thüringisch-Bayerischen Gütertarifs kommt nicht zur Durchführung, vielmehr bleiben die in dem letzteren Tarif enthaltenen Frachtsätze für die Station Leipzig (Magdeburger Bahnhof) bis auf weiteres unverändert bestehen.

Magdeburg, den 22. Juni 1889. (1512)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag VII in Kraft, welcher anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs 8 für bestimmte Stückgüter, Ausdehnung des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerze usw. auf weitere Artikel, Ergänzung des Ausnahmetarifs 12 für Mergel und Staubkalk zum Düngen, sowie Frachtsätze für den Verkehr mit der Weimar-Rastenberger Bahn enthält.

Näheres bei den betreffenden Güterexpeditionen. (1513)

Frankfurt a/M., den 20. Juni 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Station bei Rheinfelden in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. zwischen Belgischen und Badischen Stationen vom 1. Juli 1888 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen sowie das diesseitige Gütertarif büreau.

Karlsruhe, den 22. Juni 1889. (1514)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag II zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Allgemeinen Kilometer-Tariftabellen und der Ausnahmetarife sowie einige Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 21. Juni 1889. (1515)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. Juli cr. kommen im Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau folgende Ausnahmesätze für überseeische Eisenerze in Mengen von mindestens 50 000 kg zur Einführung:

von Stettin trans. seewärts nach Tarnowitz 0,750 *M.*,
von Swinemünde trans. seewärts nach Tarnowitz 0,895 *M.*

Breslau, den 21. Juni 1889. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Aufhebung bezw. Einführung von Tarifen.

Mit dem 15. August d. J. gelangen die Billetpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr zwischen Rostock und Schwerin einerseits und Eisenach und Bad Kissingen andererseits über Magdeburg-Güsten-Sangerhausen - Plaue - Ritschenhausen (Tarif vom 15. Mai 1885) zur Aufhebung. Für den Verkehr zwischen Rostock und Schwerin einerseits und Bad Kissingen andererseits kommen mit dem 1. Juli d. J. neue Fahrpreise und Gepäcktaxen über die Strecke Magdeburg-Halle-Ritschenhausen zur Einführung.

Erfurt, den 21. Juni 1889. (1517)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Die Haltestelle Berneuchen, welche bisher nur dem Güterverkehr diente, ist fortan auch für die Personen- und Gepäckabfertigung bei den Zügen 1, 3, 4, 5, 6, 7 und 8 geöffnet. Fahrkarten kommen vorläufig nur zur Verausgabung nach den Stationen Cüstrin Vorstadt, Neudamm, Ringenwalde und Soldin, sowie von letztgenannten Stationen noch Berneuchen.

Cüstrin, den 20. Juni 1889. (1518)
Direktion der Stargard - Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von Rohrleitungen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen

Loos I Wasserstationsleitung für Bahnhof Murow,
„ II Wasserstationsleitung für Bahnhof Carlsruhe O/S.,
„ III Wasserstationsleitung für Bahnhof Jellowa,
„ IV Anschlussrohrleitung für Bahnhof Myslowitz,
„ V Windleitung für die Nebenwerkstatt Glogau

beschafft werden. Lieferungsbedingungen und 7 Blatt Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 3 *M.* in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Rohrleitungen zu dem auf Freitag, den 5. Juli 1889, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 24. Juni 1889. (1519)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 10 Stück ausrangirten Lokomotiven und einem Tender, von denen 3 Lokomotiven noch betriebsfähig sind. Angebote sind bis Dienstag, den 9. Juli 1889, Vormittags 11 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der eingegangenen Angebote erfolgt, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven“ postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstr. 132, einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar oder in Zehnpfennig-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. Juli 1889. (1520MG)

Berlin, den 20. Juni 1889.
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 49. 1889

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 32 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Berlin, den 29. Juni 1889.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. Juni 1889.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Adolph Christian Wilhelm Funk †.

In den frühen Morgenstunden des 15. Juni ist in Hannover der Geheime Regierungsrath, Ober-Baurath a. D. A. Funk an den Folgen eines Herzleidens gestorben, ein Mann, dessen reichliche fachliche Thätigkeit für die Deutsche Technik, insbesondere für das Eisenbahnwesen, von hervorragender Bedeutung war.

Funk wurde am 22. März 1819 als Sohn des zweiten Pfarrers, späteren Kirchenraths Funk in Stadthagen im Fürstenthum Schaumburg-Lippe geboren. Er erhielt den ersten Unterricht in der Volksschule seiner Vaterstadt und daheim von seinem Vater, besuchte 1833 und 1834 das Gymnasium in Bückeburg und bezog 1834, da schon während des Schulbesuches seine besondere Begabung für naturwisschenschaftliche Fächer hervorgetreten war, das Polytechnikum in Hannover, um sich dem Baufach zuzuwenden. Nach Beendigung seiner Studien war er kurze Zeit im Wegebau und bei dem Entwurfe der Kettenbrücke über den Neckar bei Mannheim unter Wendelstadt und Lüttich thätig und wurde 1840 und 1841 vom General v. Prott nach Sachsen geschickt, um sich bei den dort im Gange befindlichen Bauten auf den Eisenbahnbaudienst vorzubereiten und bei der beabsichtigten Erbauung eines Bahnnetzes in Hannover Verwendung zu finden. An der Linie Magdeburg-Leipzig unter Mellin war er mit Ausführungen, und an der Linie Dresden-Aussig unter Major Kunz mit Vorarbeiten beschäftigt und kehrte dann 1841 nach Hannover zurück, wo seine Thatkraft und schöpferische Leistungsfähigkeit ihm eine ungewöhnlich schnelle Beförderung zu theil werden liess. Zunächst an der Linie nach Braunschweig beschäftigt, wurde er 1842 zum Baukondukteur ernannt, entwarf 1843 unter Mohn in Berlin den ersten Bahnhof Hannover, legte Anfang 1845 die Staatsprüfung ab und wurde unmittelbar danach im Alter von 26 Jahren als Bauinspektor zum Bauleiter der Strecke nach Minden mit dem Wohnsitze in seiner alten Heimath Bückeburg ernannt.

Nach Eröffnung der Linie Köln-Berlin wurde Funk Vorsteher der Betriebsinspektion Hannover und verheirathete sich hier am 25. April 1848 mit der Tochter des Ober-Regierungsraths Lodemann. Bei Einrichtung der Neubauten Hannover-Cassel, Löhne-Osnabrück und Emden-Rheine wurde er 1850 Vorstand des bautechnischen Büreaus und arbeitete als solcher die lange und in weiten Kreisen maassgebend gebliebenen „Instruktionen für die einen Bau leitenden Ingenieure" aus. 1851 als Hilfsreferent mit dem Dezernate für Bausachen und Bahnunterhaltung in die Generaldirektion berufen, hielt er an Stelle des nach Berlin berufenen Professors Schwarz im Studienjahre 1851/52 Vorlesungen über Eisenbahnbau am Polytechnikum. Zugleich hatte er 1851 mit einer Reihe von Freunden unter Mohn's Vorsitz den „Architekten- und Ingenieurverein" in Hannover gegründet, für welchen er neben seiner angestrengten dienstlichen Thätigkeit die gesammte geschäftliche Leitung als Schriftführer und die Redaktion des Notizblattes — von 1854 an „Zeitschrift" — übernahm. Diese Wirksamkeit

für den Verein, von 1864 an als Vorsitzender und Redakteur, hat er 16 Jahre lang durchgeführt, regelmässig die Abendstunden von 9 bis 12 Uhr dazu verwendend.

Wenn man bedenkt, dass Funk gleichzeitig 1854 zum Baurath und Direktionsmitgliede ernannt, die für damalige Zeit besonders schwierigen Entwürfe der Häfen Emden, Leer, Papenburg, Harburg und Geestemünde neben einer grossen Zahl von Bahnlinien bearbeitete, 1861 beauftragt wurde, die Oberleitung des Baues der Hebammen-Lehranstalten in Hannover und Hildesheim, sowie der Irrenanstalten in Göttingen und Osnabrück nebenamtlich zu übernehmen, dass die Vereinsthätigkeit sich durch die Herausgabe der „Baudenkmale Niedersachsens" und der „Beiträge zur Förderung der Kunst in den Gewerken" noch wesentlich steigerte, und er selbst in fruchtbringendster Weise als Schriftsteller thätig war, so muss man gestehen, dass eine solche Last nur von einem Manne getragen werden konnte, der nach seinen eigenen Worten „das Gefühl der Ermüdung bis zu seinem 60. Lebensjahre nicht gekannt hat."

Nachdem Funk 1862 zum Ober-Baurath ernannt war, bat er, als ihm bei der politischen Umwälzung 1866 die Versetzung in das Handelsministerium nach Berlin in Aussicht gestellt wurde, ihn mit Rücksicht auf die schwache Gesundheit seiner Gattin in Hannover zu belassen, nahm dann aber 1867 einen sehr vortheilhaften Ruf der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft an, um den Bau der Venlo-Hamburger Bahn, deren Vorarbeiten er in Hannoverscher Zeit früher geleitet hatte, als technischer Dirigent mit Urlaub seitens des Staates in Osnabrück zu leiten, und trat 1872, als dieser Urlaub ablief, als Baudirektor zur Gesellschaft über, welche ihn nach Beendigung des Baues nach Köln berief. Bei Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen trat er 1880, nachdem ihm schon 1874 der Titel Geheimer Regierungsrath verliehen war, als Abtheilungsdirigent und Ober-Baurath in die Königliche Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische) ein.

Funk's Thätigkeit in Köln von 1874 bis zu seinem erbetenen Abschiede am 1. Oktober 1886 erstreckte sich auf die Unterhaltung des grossen Netzes, den Ausbau einer grossen Zahl kleinerer Linien und die Aufstellung der Entwürfe zu einer langen Reihe von Bahnhofsumbauten. Seinen Abschied nahm er bei sonst völliger Frische wegen eines beginnenden Herzleidens, das sich zuerst während der Theilnahme an dem internationalen Eisenbahnkongresse in Brüssel 1885 fühlbar gemacht hatte. In Osnabrück wie in Köln war er wieder der geistige Urheber, thatkräftigste Förderer und Vorsitzende technischer Vereine; im Architekten- und Ingenieurvereine für Niederrhein und Westfalen in Köln veranlasste er die Herausgabe eines „Notizblattes", welches auf sein Betreiben am 25. August 1877 gelegentlich der Abgeordnetenversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine in Coburg in einer besonderen Vereinigung der Süd- und Westdeutschen Vereine als „Zeitschrift für Baukunde" zur technischen Zeitschrift dieser Vereine gemacht wurde.

Funk war eines der eifrigsten und anregendsten Mitglieder des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine, dessen Wanderversammlung 1862 in Hannover er als Vorsitzender leitete. Ebenso thätig war er als Mitglied des technischen Ausschusses im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, an dessen Bildung er wesentlichen Antheil hat, und dessen wichtigste Arbeiten zu grossem Theile seiner Anregung entstammen. Er war es auch, welcher die Verwandlung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" 1863 zum technischen Vereinsorgane veranlasste und die Grundsätze feststellte, nach denen die Schriftleitung zu erfolgen habe und noch heute erfolgt. Nach seinem Austritte aus dem Staatsdienste nach Hannover zurückgekehrt, übernahm er nach dem Tode des bisherigen Redakteurs Heusinger von Waldegg die Leitung dieser Zeitschrift zusammen mit dem Professor Barkhausen, und hat sie bis zu seiner Todeskrankheit im Februar dieses Jahres mit allem Fleisse und grosser Freude geführt.

Einen klaren Einblick in den Umfang seiner dienstlichen Thätigkeit erhält man aus der Angabe, dass er insgesammt 1 532 km Eisenbahnvorarbeiten gefertigt und 874 km im Bau ausgeführt hat, dass ferner die Summe, welche er in Neubauten verausgabte, 118 555 000 *M*, in Bahnunterhaltung 25 000 000 *M* beträgt.

An Ordensauszeichnungen waren ihm der Guelphen-Orden, der Rothe Adlerorden IV. und III. Klasse und der Königliche Kronenorden II. Klasse verliehen.

Funk's hervorragende Eigenschaften waren unermüdliche Thätigkeit in strengster Pflichterfüllung, selbstbewusste Bescheidenheit gegen Vorgesetzte, Milde und Wohlwollen, vereint freilich mit der Forderung strenger Pflichterfüllung, gegen Untergebene. Ein festes Gottvertrauen liess ihn den Tod von fünfen seiner sechs Kinder und die lange Leidenszeit seiner ihn nun überlebenden Gattin geduldig tragen, und seine milde Hand war stets bereit, von dem ihm durch seine redliche Arbeit reichlich zugefallenen Glücksgütern Nothleidenden in weitestem Kreise mitzutheilen. So hat er namentlich auch einer grossen Zahl strebsamer junger Männer durch reiche Beihilfen die Ausbildung ihrer Geistesgaben ermöglicht. Er war der treueste Freund, und es wurde ihm das Glück zu Theil, den während der Studienjahre geschlossenen Bund von Jugendfreunden bis zu seinem Tode vollzählig und häufig vereinigt zu sehen.

Er war ein liebevoller, sorgsamer Hausvater, ein ganzer Mann und ein frommer Christ, den die Abschiedsstunde gefasst und wohlbereitet getroffen hat. Sein Tod reisst in viele und weite Kreise eine schmerzliche Lücke, die nicht auszufüllen ist. Zahlreiche Freunde und Berufsgenossen betrauern seinen Heimgang und bewahren sein Andenken in tiefer Verehrung und stiller Trauer. Möge dem Edlen die Erde leicht sein! („Centr.-Bl. d. Bauverw.")

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1887.

(Fortsetzung aus Nr. 48.)

Ueber den Personenverkehr auf den Vereinsbahnen innerhalb des Betriebsjahres geben die nachstehenden Tabellen allgemeine Auskunft:

I. Personenkilometer.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Es sind zurückgelegt worden von den Reisenden					
		I.	II.	III.	IV.	Militärs	zusammen
		Wagenklasse					
		Personenkilometer					
1	Deutsche Bahnen	155 783 956 (162 307 328)*)	1 463 014 635 (1 420 965 724)	4 471 088 887 (4 322 597 555)	2 084 758 689 (1 981 966 002)	505 572 847 (450 473 949)	8 680 219 014 (8 338 310 558)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	84 935 377 (79 685 708)	538 229 601 (509 992 980)	1 838 583 524 (1 814 225 831)	34 882 197 (65 467 984)	196 867 038 (194 256 863)	2 693 497 737 (2 663 629 366)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	77 734 115 (75 851 890)	224 870 798 (219 414 612)	600 045 775 (576 960 262)	5 363 149 (4 955 332)	56 553 433 (46 383 081)	964 567 270 (923 565 177)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	318 453 448 (317 844 926)	2 226 115 034 (2 150 373 316)	6 909 718 186 (6 713 783 648)	2 125 004 035 (2 052 389 318)	758 993 318 (691 113 893)	12 338 284 021 (11 925 505 101)

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen beziehen sich auf die statistischen Nachrichten des Jahres 1886.

II. Kilometrischer Personenverkehr.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Der kilometrische Personenverkehr hat betragen						Von dem kilometrischen Personenverkehre kommen				
		in der Wagenklasse				bei Militärs	zusammen	auf die Wagenklasse				auf Militärs
		I.	II.	III.	IV.			I.	II.	III.	IV.	
		Personen						Hunderttheile				
1	Deutsche Bahnen	4 158	39 050	119 340	55 646	13 495	231 689	1,8	16,9	51,5	24,0	5,8
		(4 427)	(38 760)	(117 907)	(54 062)	(12 288)	(227 444)	(1,9)	(17,0)	(51.8)	(23,8)	(5 5)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	3 737	23 683	80 902	1 535	8 663	118 520	3.1	20,0	68.3	1,3	7,3
		(3 625)	(23 203)	(82 540)	(2 978)	(8 838)	(121 184)	(3.0)	(19,1)	(68.1)	(2,5)	(7.3)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	13 265	38 374	102 397	915	9 651	164 602	8 1	23.3	62.2	0.5	5 9
		(14 320)	(41 422)	(108 922)	(936)	(8 756)	(174 356)	(8 2)	(23,8)	(62 5)	(0,5)	(5,0)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	4 821	33 703	104 612	32 172	11 491	186 799	2 6	18,0	56 0	17.2	6 2
		(4 971)	(33 632)	(105 005)	(32 100)	(10 809)	(186 517)	(2,7)	(18,0)	(56,3)	(17,2)	(5,8)

Die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) hatte unter den Deutschen Bahnen den grössten kilometrischen Personenverkehr mit 1 407 187 (1 400 332) Personen; dieser schlossen sich an die Main-Neckarbahn mit 828 935 (763 990), die Sächsische Staatsbahn mit 309 502 (290 898), die Hessische Ludwigsbahn mit 282 613 (269 743), die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 276 787 (262413), die Badische Staatsbahn mit 259 120 und die Preussischen Staatsbahnen mit 256 749 Personen. Unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen hatte — ausgenommen die unter der Verwaltung der K. K. priv. Südbahn stehende Eisenbahn Liesing-Kaltenleutgeben (243 666) — die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die grösste Leistung mit 254 631 (245 197) Personen; hierauf folgten die Galizische Carl Ludwigbahn mit 217 796 (224 891) und die Aussig-Teplitzer Bahn mit 211 291 (210 703) Personen. Der kilometrische Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen übertraf im vorliegenden Betriebsjahre wiederum bei weitem den Gesammtdurchschnitt aller Vereinsbahnen; derselbe betrug 256 749 (254 031) Personen, mithin mehr 69 950 (67 514) Personen, was rund 38 (36) Hundertstel ausmacht. Unter den sämmtlichen Vereinsbahnen ergab sich der kleinste kilometrische Personenverkehr — abgesehen von den Bukowinaer Lokalbahnstrecken Berhometh-Mezebrody (415), Hliboka-Berhometh (5 258), Czernowitz-Nowosielitza (13 626), der Gölnitzthalbahn (6 094), die Preussische Militärbahn (10 433) und die Militärbahn Banjaluka-Doberlin (15 134) — bei den Böhmischen Kommerzialbahnen mit 17 311 Personen.

In Bezug der auf die einzelnen Wagenklassen ermittelten Prozente des kilometrischen Personenverkehrs entfiel:

1. die grösste Besetzung:

a) in der I. Wagenklasse auf die — IV. Klasse nicht besitzende — Niederländische Rheinbahn . . . . mit 13.0 pCt.
b) „ „ II. Wagenklasse — abgesehen von der Bukowinaer Lokalbahnstrecke Berhometh-Mezebrody (36,1) — ebenfalls auf die Niederländische Rheinbahn . . . . „ 32 2 „
c) „ „ III. Wagenklasse — ausgenommen die Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt (91,6), die Lokalbahn M.-Weiskirchen-Wsetin (91,0) und die Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt (90,9) — auf die IV. Klasse nicht besitzende Crefelder Eisenbahn . . . . „ 90,6 „
d) „ „ IV. Wagenklasse — abgesehen von der Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken — auf die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn . . . . . . „ 61,4 „

und unter Berücksichtigung nur solcher Bahnen, welche alle vier Wagenklassen besassen:

e) in der I. Wagenklasse auf die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn . . . . mit 11,8 pCt.
f) „ „ II. Wagenklasse gleichfalls auf die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn . . . „ 31,6 „
g) „ „ III. Wagenklasse auf die Holsteinische Marschbahn . . . . „ 78,8 „
h) „ „ IV. Wagenklasse auf die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn . . . . „ 61,4 „

2. die geringste Besetzung:

a) in der I. Wagenklasse auf die Holsteinische Marschbahn, Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) [ohne IV. Klasse], Crefelder Eisenbahn, Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg (ohne IV. Klasse) und Graz-Köflacher Eisenbahn je . mit 0,1 pCt.
b) „ „ II. Wagenklasse (unter Nichtberücksichtigung der Preussischen Militärbahn — 2,0 — und der, I. Klasse nicht besitzenden, Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken — 3,8 —) auf die Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt (ohne I. und IV. Klasse) und auf die Graz-Köflacher Eisenbahn je . . . „ 6,1 „
c) „ „ III. Wagenklasse auf die Marienburg-Mlawkaer Bahn . . . . „ 23,1 „
d) „ „ IV. Wagenklasse auf die Oldenburgische Staatsbahn . . . . „ 0,3 „

und unter Berücksichtigung nur solcher Bahnen, welche alle vier Wagenklassen besassen:

e) in der I. Wagenklasse auf die Holsteinische Marschbahn und die Graz-Köflacher Eisenbahn je . . . . mit 0,1 pCt.
f) „ „ II. Wagenklasse auf die Graz-Köflacher Bahn . . . . „ 6.1 „
g) „ „ III. Wagenklasse auf die Marienburg-Mlawkaer Bahn . . . . „ 23,1 „
h) „ „ IV. Wagenklasse auf die Oldenburgische Staatsbahn . . . . „ 0,3 „

Auf den sämmtlichen Vereinsbahnen wurden an Gepäck (einschl. des ohne Lösung von Fahrbillets aufgegebenen) sowie an Traglasten 56 781 872 (56 768 316) tkm befördert.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Express-, Stück-, Wagenladungs-, frachtpflichtiges Dienst- und Bau-[Regie-] Gut und lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienst- und Baugutes wurden:

1. von den Deutschen Bahnen	18 489 393 573 tkm (16 472 954 968 „)
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	7 591 996 766 „ (7 136 038 379 „)
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	1 652 640 350 „ (1 574 956 262 „)
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen	27 734 030 689 tkm (25 183 949 609 „)

geleistet. Die Mehrleistung gegen das Vorjahr betrug bei den Deutschen Bahnen 12,2 Hundertstel, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 6,4 Hundertstel, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 4,9 Hundertstel und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 10,1 Hundertstel. Die Vertheilung des kilometrischen Güterverkehrs auf die einzelnen Bahngruppen ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Eilgüter	Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter)		Frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter	Lebende Thiere	Ueberhaupt	Von dem kilometrischen Güterverkehre kommen nach den Güterarten:				
			Stückgüter usw.	Wagenladungsgüter				auf die Eilgüter	auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) Stückgüter usw.	Wagenladungsgüter	auf die frachtpflichtigen Dienst- und Baugüter	lebenden Thiere
		Tonnen						Hunderttheile				
1	Deutsche Bahnen	2 072 (2 503)	24 526 (24 322)	421 132 (394 581)	30 677 (14 319)	8 143 (7 239)	486 550 (442 964)	0,4 (0,6)	5,0 (5,5)	86,6 (89,1)	6,3 (3,2)	1,7 (1.6)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	2 214 (2 026)	31 300 (29 807)	283 865 (273 627)	4 810 (5 892)	8 286 (9 874)	330 475 (321 226)	0,7 (0,6)	9,5 (9,3)	85,9 (85,2)	1,4 (1,8)	2,5 (3,1)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	2 419 (2 465)	13 072 (14 016)	253 981 (267 452)	3 377 (3 073)	5 702 (6 336)	278 551 (293 342)	0,9 (0,8)	4,7 (4.8)	91,2 (91,2)	1,2 (1,0)	2,0 (2,2)
4	sämmtliche Vereinsbahnen	2 152 (2 336)	25 837 (25 349)	359 178 (342 559)	19 374 (10 497)	7 975 (8 068)	414 516 (388 809)	0,5 (0,6)	6,2 (6,5)	86,7 (88,1)	4,7 (2,7)	1,9 (2,1)

Die erhebliche Steigerung der beförderten frachtpflichtigen Dienst- usw. Güter bezw. des für dieselben ermittelten kilometrischen Verkehrs bei der Gruppe „Deutsche Bahnen" erklärt sich dadurch, dass auf den Preussischen Staatsbahnen und den Elsass-Lothringischen usw. Linien seit dem 1. April 1887 Dienstgüter ohne Unterschied, für welchen Bezirk sie bestimmt sind, im Gewichte von weniger als 1 000 kg frachtfrei im Gewichte von 1 000 kg und darüber zu 70 Hundertstel der tarifmässigen Fracht befördert werden.

Nach Maassgabe des kilometrischen Verkehrs entfielen:

1. die grössten Leistungen:

a) für Eilgut auf die Niederländische Rheinbahn mit 7 161 t
b) „ Stückgut usw. auf die Oesterreichisch-Ungarische Staats - Eisenbahngesellschaft (Oesterreichische Linien) . . . . „ 127 886 „
c) „ Wagenladungsgut auf die Warschau-Wiener Bahn . . . . „ 1 409 954 „
d) „ frachtpflichtiges Dienst- usw. Gut auf die Preussischen Staatsbahnen . . . . . . „ 47 774 „
e) „ lebende Thiere auf die Fünfkirchen-Barcser Bahn . . . . „ 28 725 „
f) überhaupt auf die Warschau-Wiener Bahn . „ 1 444 465 „

2. die geringsten Leistungen:

a) für Eilgut auf die Gölnitzthalbahn . . . . . mit 14 t
b) „ Stückgut usw. (unter Nichtberücksichtigung der Bukowinaer Lokalbahnstrecken Berhometh-Mezebrody (6 t) und Hliboka-Berhometh (325 t) und der Preussischen Militärbahn (291 t) auf die Eisenbahn Liesing-Kaltenleutgeben . . . . „ 327 „
c) „ Wagenladungsgut auf die Eisenbahn Güns-Steinamanger . . . . „ 9 723 „
d) „ frachtpflichtiges Dienst- usw. Gut auf die Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken . . „ 2 „
e) „ lebende Thiere (ausgenommen die Preussische Militärbahn — 1 t —) auf die Eisenbahn Liesing-Kaltenleutgeben . . . . . . „ 2 „
f) überhaupt auf die Eisenbahn Güns-Steinamanger . . . . „ 11 062 „

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin am 1. d. Mts. in Betrieb genommene Bahnstrecke Ribnitz-Rostock (28,54 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2275 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag der Niederländischen Rheineisenbahn-Gesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in § 17 Abs. 2 (unter a) des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 2328 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, sowie die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 2353 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 2397 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend das Protokoll der am 14. d. Mts. in Salzburg abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 2398 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn und der Dänischen Staatsbahn, betreffend Ausgleichung von Schuld und Guthaben aus dem Rundreiseverkehr mit der Schweiz (abgesandt am 27. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Ungarische Handelsministerium.

Am 15. d. Mts. hat die Umwandlung des früheren Kommunikationsministeriums in das Handelsministerium stattgefunden, welches unter der bewährten und energischen Leitung des Ministers Baross verbleibt und neben dessen früheren noch die meisten Agenden des bisherigen Handels-, nunmehrigen Ackerbauministeriums übernommen hat. Dieselben werden in mehreren Nummern des offiziellen „Vasuti közlöny" genau nach den betreffenden Gesetzen und Verordnungen detaillirt und die diesbezügliche Kompetenz eines jeden Ministeriums bestimmt.

Enquete über den Getreideexport aus Ungarn.

Eine solche fand wie alljährlich im Auftrage des Handelsministers bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen statt, an welcher die Vertreter der übrigen grösseren Bahnen und des Handelsstandes theilnahmen. Letztere erklärten sich bei der Ungewissheit der Ernteaussichten noch nicht über die zu gewärtigenden Exportmengen äussern zu können, drückten aber ihre Befriedigung über die von den Bahnen bereits getroffenen Maassregeln zur Beseitigung des Wagen- und Magazinmangels aus. In der That haben die Königlich Ungarischen Staatsbahnen seither 2 500 Stück Wagen und die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn 900 angeschafft bezw. bestellt; die übrigen Bahnen haben verhältnissmässig ihren Wagenpark ebenfalls erhöht. Durch Erweiterung der Magazinräume und Erbauung von Getreideschuppen wurde für die Einlagerung von etwa 2 500 Wagenladungen vorgesorgt. Ebenso wurde auch der Lagerzins für Getreide so herabgemindert, dass derselbe erst nach 21 Tagen freier Lagerung mit 1 kr. für die Woche und 100 kg eintritt. Andere von der Enquete gewünschte Erleichterungen wurden in Aussicht gestellt. Dieselbe erklärte sich damit einverstanden, dass vorerst die Fiumaner Route und dann das Ausland berücksichtigt werde. Ende Juli wird die Enquete wieder zusammentreten.

Amortisirung der Koupons (Rechtsfall).

Mittelst reformatorischen Urtheiles des K. K. Obersten Gerichtshofes wurde entschieden, dass die Amortisirungsfrist hinsichtlich der Koupons von Bahntitres nicht vor dem Eintritte des in demselben benannten Zahlungstages in Lauf gesetzt werden dürfe, da die Berechtigung, die Einlösung des Koupons an dem benannten Tage zu verlangen, durch die Ausloosung der betreffenden Schuldverschreibung nicht berührt wird. In den Motiven wird ausgeführt, dass die Rechte, welche redliche Inhaber der zu amortisirenden Koupons geltend machen können, nicht abzusprechen sind, dass daher bei Bestimmung der Amortisirungsfrist auf die Behauptung, die fraglichen Papiere seien erst nach der Einlösung in Verlust gerathen, nicht Bedacht genommen werden kann.

Einheitliche Erprobung von Tyres.

Anlässlich des Unglücksfalles auf der Strecke Czyczan-Wessely der Staatsbahnen, welcher infolge eines Bruches der Tyres (der Bandage, welche den äusseren Kranz des Rades bildet) entstand, wurde konstatirt, dass dieser Bruch infolge eines Materialfehlers entstanden sei, wiewohl der Tyre selbst durch 11 Jahre in Benutzung sich befand. Bei Gelegenheit der diesbezüglich eingeleiteten Besprechungen gelangte die Frage der Erprobung von Tyres zur Behandlung und wurde darauf hingewiesen, dass es im Interesse der Verkehrssicherheit, wie im Interesse der Fabrikation von Tyres gelegen sei, eine einheitliche Erprobung von Tyres auf allen Oesterreichischen Bahnen einzuführen, da die jetzt bestehenden Erprobungsvorschriften bei den verschiedenen Bahnverwaltungen verschieden sind und diese Verschiedenheit zu mancherlei Unzukömmlichkeiten Veranlassung gegeben hat. Behufs Abfassung dieser einheitlichen Erprobungsvorschriften ist nun ein kleines Komitee, bestehend aus Vertretern der Generalinspektion und der Eisenbahnverwaltungen eingesetzt worden. Der von zwei Eisenbahnverwaltungen ausgesprochene Wunsch nach zollfreiem Bezug von Deutschen Gussstahltyres für Lokomotiven dürfte wohl bei dem jetzigen vorgeschrittenen Stande unserer Gussstahlindustrie und der anerkannt vorzüglichen Qualität unseres heimischen Gussstahles kaum auf Erfüllung Anspruch haben.

Die Krankenkassen der Eisenbahnen.

Die Organisirung der Allgemeinen Bezirks-Krankenkassen zeigt noch manche Lücken, weil die neuesten gesetzlichen Bestimmungen bekanntlich erst im April des laufenden Jahres getroffen werden konnten. Aus diesem Grunde ist auch die Aktivirung jener Anstalten noch nicht erfolgt. Dagegen kann die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen mit Genugthuung auf die Thatsache hinweisen, dass infolge ihres energischen Vorgehens im Vereine mit den Verwaltungen nicht nur die Statuten der Krankenkassen sämmtlicher Oesterreichischer Eisenbahnen behördlich genehmigt, sondern auch seit 1. d. Mts. die Krankenkassen der Nordwest-, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Reichenberg-Gablonzer, Stauding-Stramberger-, Wien-Aspanger und Mährisch-Schlesischen Centralbahn in Thätigkeit sind und dem neuen Gesetz entsprechend funktioniren. Alle übrigen Eisenbahnen werden mit 1. Juli Krankenkassen aktiviren. Die statistischen Aufschreibungen wurden bei den Eisenbahnen dahin vermehrt, dass die summarische Angabe der Arbeitstage stattfinden wird, welche als Basis für vergleichende Studien unentbehrlich erscheint. Um die Gleichartigkeit der Nachweisungen rücksichtlich der einzelnen Arbeiterkategorien zu erzielen, wurde die Direktorenkonferenz der Eisenbahnen aufgefordert, auch diesbezüglich bei den einzelnen Bahnen auf ein einheitliches Vorgehen hinzuwirken. Man wird sich einen Begriff von der Arbeitsleistung, welche durch die fortlaufende Einwirkung der Generalinspektion auf die Organisation der Krankenkassen entstanden ist, machen können, wenn man erwägt, dass die Generalinspektion bemüssigt ist, in Gemässheit des § 4 des Krankenkassengesetzes auf Grundlage persönlicher Zustimmung und nach Untersuchung der Sachlage, Personen, denen beim Eisenbahnbetriebe der Fortbezug des Lohnes durch 20 Wochen gewährleistet ist, von der Versicherungspflicht zu entheben. Derartige Ansuchen wurden beispielsweise bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in einer Anzahl von 3 567, bei der Nordwestbahn von 1 029 und bei der Buschtêhrader Bahn von 318 der Generalinspektion vorgebracht und im ganzen dürften mehr als 10 000 solcher Gesuche eingereicht worden sein. Bezüglich der Unfallversicherungskassen bei den Eisenbahnen kann die Organisation noch nicht erfolgen, da ja bekanntlich die Eisenbahnen beschlossen haben, eine Berufsgenossenschaft zu bilden. Die Genehmigung derselben hängt aber von der Zustimmung aller territorialen Unfallversicherungsanstalten ab, deren Zusammensetzung noch nicht erfolgt ist.

Elektrische Bahn zwischen Baden und Vöslau.

Das Handelsministerium hat das günstige Ergebniss der durchgeführten Trassenrevision bezüglich der von dem Ingenieur Franz Fischer in Wien projektirten Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von der Helenenstrasse in Baden über Soos durch den Ort Vöslau bis zur gleichnamigen Südbahnstation daselbst genehmigend zur Kenntniss genommen.

Eisenbahn Karlsbad-Marienbad.

Die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Karlsbad nach Marienbad bestimmt deren Inbetriebsetzung im Laufe dieses Jahres. Nachdem die Trassenrevision stattgefunden hat und auch die Vorlage des Projektes genehmigt wurde, durfte an dem Baubeginn wohl nicht gezweifelt werden. Nun ergaben aber die im Handelsministerium eingelangten Berichte, dass mit dem Bau der Linie kaum begonnen und eine Fertigstellung derselben in dem konzessionsmässig festgesetzten Termine nicht zu erwarten ist. Es hat infolge dessen das Handelsministerium an die Konzessionäre die energische Aufforderung gerichtet, sich bezüglich der Vornahme der Bauten und Fertigstellung derselben umgehend zu äussern, da sonst die Konzessionsentziehung eingeleitet werden müsste. Die Konzessionäre haben bereits umfassende und rechtfertigende Aufklärungen dem Handelsministerium gegeben und dürfte das Ansuchen um Verlängerung der Konzession über den jetzt fixirten Zeitpunkt hinaus bewilligt werden.

Die Kartelle im Rumänischen Verkehr.

Die Verkehre zwischen Oesterreich und Deutschland einerseits und Rumänien andererseits sind nach der Bemerkung der „Z.-Schr. f. E. u. D.“ seit einer Reihe von Jahren in der Weise kartellirt, dass je ein Drittheil den Routen über Verciorova, Kronstadt und Itzkany zugewiesen ist. Durch die Verstaatlichung der Rumänischen Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn wurde nun die Stellung der Rumänischen Staatsbahnverwaltung insofern geändert, als dieselbe nicht mehr wie bisher das Interesse hat, die Route via Ungarn zu begünstigen. Bisher musste diese Verwaltung darauf bedacht sein, Transporte aus dem centralen Theile der Wallachei und Moldau über ihre längere eigene Route d. i. via Verciorova-Orsova, zu leiten, da ja der grössere Theil der Roman-Itzkanyer Route sich in fremden Händen befand. Für einen erheblichen Theil, insbesondere der Rumänisch-Norddeutschen Relationen wurde nun vermöge der Uebernahme der Rumänischen Linie der Lemberg-Czernowitzer Bahn durch den Staat die Itzkanyer Route die längste, d. h. die für den Rumänischen Eisenbahnfiskus die grössten Vortheile gewährende. Die erste Andeutung über die in dieser Beziehung bevorstehenden Veränderungen haben die betheiligten Eisenbahnverwaltungen durch Kündigung einer Anzahl von Verbandverkehren, welche durch die Rumänischen Staatsbahnen erfolgte, erhalten.

Die Kohlenrefaktie für die Kommune Wien.

Die Kommune Wien hat beschlossen, im Jahre 1889/90 den Steinkohlenbedarf für die städtischen Schulen, Aemter und Anstalten direkt von den Oberschlesischen Grubenbesitzern oder deren ersten Abnehmern zu beziehen, und die Verwaltung der Nordbahn hat der Kommune für die bezüglichen Transporte einen wesentlichen Frachtnachlass, und zwar von 6,3 kr. für das loco Nordbahn verfrachtete und von 6,5 kr. für das die Donau-Uferbahn transitirende Quantum zugestanden. Es ist nun die Frage aufgeworfen worden, ob nicht auch jeder andere Abnehmer in Wien, welcher das gleiche Jahresquantum verfrachtet, den Anspruch auf die der Kommune gewährte Refaktie erheben kann. Diese Frage muss verneint werden. Die Nordbahn hat den Frachtnachlass auf Grund der Verordnung vom 12. März 1879 gewährt, welche bezüglich der Refaktien erlassen wurde. Dort wird die Veröffentlichung aller Begünstigungen im Güterverkehr angeordnet und bestimmt, dass die einem Versender unter gewissen Bedingungen eingeräumten Begünstigungen jedem Versender, welcher die gleichen Bedingungen eingeht, auf Anmeldung zu gewähren sind. Am Schlusse der Verordnung heisst es aber: „Auf die zu öffentlichen und zu Wohlthätigkeitszwecken gewährten Begünstigungen finden die Bestimmungen dieser Verordnung keine Anwendung.“

Erwerbung der Prag-Duxer durch die Dux-Bodenbacher Bahn.

In den maassgebenden Kreisen der Dux-Bodenbacher Bahn beschäftigt man sich schon seit einiger Zeit mit dem Gedanken, die Prag-Duxer Bahn noch in diesem Jahre einzulösen. Die endgültige Entschliessung darüber, ob diese Einlösung gegen Baarzahlung erfolgen oder ob den Besitzern der Prag-Duxer Titres irgend welche andere Titres angeboten werden sollen, ist noch nicht erfolgt. Die vertragsmässige Bestimmung über diese Einlösung in dem Protokoll vom 22. April 1884 lautet wörtlich: „Die Prag-Duxer Bahn räumt der Dux-Bodenbacher Bahn, unbeschadet der dem Staate vorbehaltenen Einlösungsrechte, das Recht ein, jederzeit vom 1. Januar 1885 angefangen, während der ganzen Konzessionsdauer der Prag-Duxer Bahn, doch stets nur am 1. Januar eines jeden Jahres,

die Prag-Duxer Bahn mit allem Zugehör und sammt dem Strimitzer Kohlenwerke gegen wenigstens drei Monate vorhergegangene Anzeige im Wege eines rechtsförmlichen einverleibungsfähigen Kaufvertrages erwerben zu können, und zwar gegen Bezahlung eines Pauschalbetrages von baaren 8 Millionen Gulden und gegen Uebernahme der sämmtlichen Prioritätsschulden, wie solche zur Zeit des Kaufes noch vorhanden sein werden, zur vertragsmässigen Verzinsung und Amortisation, dann gegen Uebernahme aller sonstigen Passiven, wie überhaupt aller Pflichten und aller Rechte, wie dieselben zur Zeit der Erwerbung bestanden haben.“ Nach dieser Bestimmung hätte also die Dux-Bodenbacher Bahn bis zum 1. Oktober Zeit, sich zu erklären, dass sie die Prag-Duxer Bahn mit 1. Januar 1890 übernimmt. (Die Dux-Bodenbacher Bahn ist schon bei der Regierung um die Bewilligung zur Beschaffung von 8 Millionen Gulden durch Ausgabe von Aktien oder Prioritäten eingekommen.) Es ist daran zu erinnern, dass die Einlösung ohne vorhergegangene Generalversammlung erfolgen kann. Die Generalversammlung vom 30. Mai 1884 hat nämlich beschlossen, dass für den Fall, als die Dux-Bodenbacher Bahn von dem Rechte der Erwerbung der Prag-Duxer Bahn Gebrauch macht, die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft einzutreten habe, welche mit dem Momente der Unterfertigung des förmlichen Kaufvertrages durch die beiderseitigen Verwaltungen einzutreten hat, und bestellte für den Fall der Liquidation den gemeinschaftlichen Betriebsführer der beiden Bahnen als einen der Liquidatoren und räumte dem Verwaltungsrathe das Recht ein, die weiter zu bestellenden zwei Liquidatoren aus seiner Mitte zu wählen.

Generalversammlung der Eisenbahn Gross-Kikinda-Gross-Becskerek am 30. Mai d. J.

Dem Geschäftsberichte für 1888 gemäss beträgt das Reinerträgniss 110 622,97 fl., welches eine 5,96 % Verzinsung des Anlagekapitals ergibt. Der mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn geschlossene Betriebsvertrag wurde unter der Bedingung einer einjährigen Kündigung vom Kommunikationsministerium dahin genehmigt, dass über dessen Verlangen diese Kündigung sofort, insbesondere aber dann erfolge, wenn zwischen der genannten Bahn und den projektirten Lokalbahnen des Bacser Komitates bei Török-Besse oder in dessen Nähe eine solche Theissüberbrückung zustande kommt, dass eine unmittelbare Verbindung zwischen diesen beiden Bahnlinien bewerkstelligt wird. Das durch den Vortrag vom vorigen Jahre auf 111 449,10 fl. erhöhte Reinerträgniss wird wie folgt verwendet: Zur planmässigen Ausloosung von 27 Stamm-Prioritätsaktien 2 700 fl., zur Einlösung der fälligen Koupons dieser Aktien 1 177,50 fl., zur Einlösung des 3. Koupons der 10 785 Stamm-Prioritätsaktien à 3,75 fl. = 40 443,75 fl., für den 4. Koupon à 6 fl. = 64 710 fl., was zusammen 109 031,25 fl. beträgt, daher der Rest von 2 417,85 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn am 13. Juni d. J.

Der vorgelegte Bericht für 1888 konstatirt eine Mehreinnahme von 402 700 fl. gegen das Vorjahr. Infolge Uebernahme der Ungarischen Linie der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn wurde der § 49 der gesellschaftlichen Statuten dahin abgeändert, dass die Zahl der Direktionsmitglieder von 10 auf 11 erhöht wird.

Geschäftsbericht für 1888 und Generalversammlung der Eisenbahn Wien-Aspang am 15. Juni d. J.

Wie der Geschäftsbericht mittheilt, haben sich im Jahre 1888 die Betriebseinnahmen, namentlich jene aus dem Personenverkehre, günstiger als im Vorjahre gestaltet, wogegen auch die Ausgaben, und zwar infolge von Rekonstruktionen und Neuherstellungen eine Steigerung erfuhren. Die Gesammteinnahmen betrugen 548 955 fl., die Ausgaben 325 148 fl., so dass ein Betriebserträgniss von 223 807 fl. resultirt. Hiervon sind vorerst die Zinsen und Amortisationsquote der Prioritätsschuld mit zusammen 165 504 fl. in Abzug zu bringen. Von den nun verbleibenden 58 303 fl. sind 5 %, das ist 2 915 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen, so dass 55 388 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre 66 382 fl. verfügbar sind. Der Verwaltungsrath beantragt, 63 000 fl., das ist 3 fl. für die Aktie gleich 1½ % auf die emittirten 21 000 Stück Aktien (zu 200 fl.) als Dividende zu vertheilen und die restlichen 3 382 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde angenommen, und es gelangt die Dividende vom 1. Juli ab zur Auszahlung. (Die für 1887 ausbezahlte Dividende betrug 2 fl. für die Aktie.)

Geschäftsbericht für 1888 und Generalversammlung der Lokalbahn Asch-Rossbach am 21. Juni d. J.

Die Einnahmen des abgelaufenen Jahres betragen 25 857 fl. gegen 24 469 fl. im Jahre 1887 und 21 808 fl. im Jahre 1886. Diese Zunahme ist auf die Steigerung des Eil- und Frachtgüterverkehrs zurückzuführen, während in der Personen- und Gepäckbeförderung eine Verminderung eingetreten ist. Nach dem vorliegenden Rechnungsabschlusse verbleibt ein Ueberschuss von 9 317 fl., welcher nicht nur eine volle 5 % Verzinsung des derzeitigen Prioritäts-Aktienkapitals von 163 400 fl. ermöglicht, sondern auch die abermalige Leistung einer Abschlagszahlung von 1 147 fl. an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu Gunsten des 30 413 fl. betragenden Stundungskontos (gestundete Differenz des 60 % Einnahmenantheils auf die Minimal-Betriebskostenvergütung) zulässt.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die politische Unsicherheit dauert fort, das Misstrauen gegen Russland trübt den Glauben an die Fortdauer der friedlichen Beziehungen Europas, welcher sich jedoch infolge der beruhigenden Thronrede des Kaisers an die Delegationen zu erhalten sucht. Diese schwankende Stimmung wurde noch durch die Arbeiterunruhen in Steyr und Kladno sowie die anhaltende Dürre erhöht, wiewohl die Kohlenstrikes glücklicherweise ihr Ende erreicht haben. Es waren Nordwestbahn (188,50), Elbethalbahn (214,50), Staatsbahn (237,75) und Ungarische Bahnen rückgängig. Buschtêhrader Bahn notiren 363, nachdem die Regierung ihre 7 500 Stück an die Länderbank verkauft hat. Es stiegen Nordbahn (2632) wegen der Prioritätenemission zum Ausbaue ihrer Lokalbahnen, Galizische Carl Ludwigbahn (205,25) infolge von Verstaatlichungsgerüchten, insbesondere aber Südbahn (122,50) auf die Nachricht, dass die Firma Bleichröder in Berlin erhebliche Posten Lombarden aus dem Markte genommen hat.

Aus den Geschäftsberichten Oesterreichischer Eisenbahnen für 1888.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nach dem Bericht über die Betriebsergebnisse des Jahres 1888 belaufen sich bei dem Oesterreichischen Netze die Gesammteinnahmen der alten Linie auf 15 389 117 fl. und sind daher um 1 406 146 fl. oder 10,06 % höher als 1887. Die Betriebslänge betrug Ende 1888 im ganzen 889 km (+ 115 km). Die Einnahme für das Kilometer stellte sich auf 17 439 fl. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich um 227 745 fl. oder 6,5 % und jene aus dem Frachtentransporte um 1 182 327 fl. erhöht. Die Vermehrung der Einnahmen ist zum Theile der allgemeinen Besserung des Geschäftsganges zuzuschreiben, zum Theile den fortgesetzten Bemühungen der Gesellschaft, den Verkehr des Netzes zu heben. Das im abgelaufenen Jahre beförderte Frachtenquantum war 5 124 462 t (+ 894 109 t oder 21,14 %). Der durchschnittliche Frachtsatz für die Tonne und das Kilometer war 2,629 kr. (— 0,064 kr.). Bei dem Ergänzungsnetz belaufen sich die Gesammteinnahmen auf 4 481 462 fl. (+ 177 560 fl.) und die Einnahmen für das Kilometer auf 20 899 fl. Der Personenverkehr hat um 52 292 fl. oder 4,95 % und der Güterverkehr um 123 432 fl. oder 3,85 % mehr eingebracht. Die Menge der beförderten Frachten betrug 1 239 788 t (+ 12,69 %). Die Einnahmen der Brünn-Rossitzer Bahn beliefen sich auf 461 266 fl. (+ 22 223 fl.). Die Kilometereinnahme bezifferte sich mit 15 867 fl. Die Einnahme aus dem Personenverkehr hob sich um 5 752 fl. oder 6,42 % und jene aus dem Gütertransport um 15 912 fl. oder 4,58 %. Die beförderte Frachtenmenge umfasste 601 337 t (+ 8,04 %). Die Gesammteinnahmen des Oesterreichischen Netzes beziffern sich mit 20 331 846 fl. (+ 1 605 929 fl. oder 8,58 %). Die Betriebsausgaben machten bei dem alten Netze 5 716 356 fl. (+ 595 400 fl. oder 11,62 %). Der Betriebskoëffizient war 37,15 % (gegen 32,62 %). Bei dem Ergänzungsnetze betragen nach der vertragsmässigen Formel die Nettoeinnahmen 2 539 036 fl. Da das Erforderniss für Zinsen und Amortisirung 3 282 599 fl. ausmacht, so bleibt ein Abgang von 743 563 fl. durch die Staatsgarantie zu bedecken. Bei der Brünn-Rossitzer Bahn ist das Reinerträgniss 231 752 fl. Da dieses die vom Staate garantirte Summe um 56 752 fl. übersteigt, so ist die Hälfte der letzteren mit 28 376 fl. an die Staatsverwaltung auf die von ihr geleisteten Garantievorschüsse zurückzuzahlen. Der Antheil an der Wiener Verbindungsbahn hat 55 133 fl. (+ 6 293 fl.) ergeben. Die öffentlichen Abgaben des Oesterreichischen Netzes haben 1 503 080 fl. (+ 10 587 fl. oder 0,71 %) erfordert. — Bei dem Ungarischen Netze belaufen sich die Gesammteinnahmen auf 16 587 911 fl. (+ 885 843 fl. oder 5,64 %). Die durchschnittliche Betriebslänge war 1 463 km und die kilometrische Einnahme 11 341 fl. (gegen 10 991 fl. im Vorjahre). Das beförderte Frachtenquantum betrug 3 981 816 t (+ 402 169 t, gleich 11,24 %). Der Personenverkehr lieferte um 92 342 fl. oder 2,04 % weniger, dagegen der Frachtentransport um 977 675 fl., gleich 8,86 % mehr. Die auf einer Gesammtstrecke von 1 200 km verkehrenden Omnibuszüge haden auch 1888 ein günstiges Resultat ergeben. Der durchschnittliche Frachtsatz für die Tonne und

das Kilometer war 2,856 kr. (— 0,009 kr.). Die Betriebsausgaben des Ungarischen Netzes betragen 6 393 204 fl. (+ 166 411 fl., gleich 2,67 %). Der Betriebskoëffizient war 38,54 % (gegen 39,66 % im Vorjahre). Die öffentlichen Abgaben erforderten 1 761 937 fl. (+ 107 497 fl. oder 6,49 %). — Die Betriebsrechnung der Eisenbahnen altes Netz Oesterreichische Linien zeigt Betriebseinnahmen 15 389 117 fl. (gegen 13 982 971 fl.), Betriebsausgaben 5 716 356 fl. (gegen 5 120 956 fl.), Betriebsüberschuss 9 672 356 fl. (gegen 8 862 015 fl.) und mit dem Antheil an der Wiener Verbindungsbahn 9 727 894 fl. (gegen 8 910 855 fl.) und (nach Abzug der öffentlichen Abgaben und Beiträge) Reinertrag 8 136 435 fl. (gegen 7 333 384 fl.), Brünn-Rossitz Betriebseinnahmen 461 266 fl. (gegen 439 043 fl.) und Reinertrag 231 752 fl. (gegen 217 697 fl.), Ergänzungsnetz Betriebseinnahmen 4 481 462 fl. (gegen 4 303 903 fl.), Reinertrag 2 539 036 fl. (gegen 2 482 531 fl.), Ausgaben (Obligationszinsen und Amortisation) 3 282 599 fl. (gegen 3 322 087 fl.) und Ueberschuss der Ausgaben über die Einnahmen 743 563 fl. (gegen 839 556 fl.). Ungarische Linien Betriebseinnahmen 16 587 911 fl. (gegen 15 702 068 fl.), Betriebsausgaben 6 393 204 fl. (gegen 6 226 793 fl.), Betriebsüberschuss 10 194 707 fl. (gegen 9 475 275 fl.) und (nach Abzug der öffentlichen Abgaben und Beiträge) Reinertrag 8 346 807 fl. (gegen 7 734 454 fl.). Sämmtliche Bahnen: Betriebseinnahmen 31 977 028 fl. (gegen 29 685 040 fl.), Betriebsausgaben 19 867 469 fl. (gegen 18 337 291 fl.) und mit den Antheilen der Wiener Verbindungsbahn 19 922 601 fl. (gegen 18 386 130 fl.) und (nach Abschlag der öffentlichen Abgaben und Beiträge) Reinertrag 16 483 242 fl. (gegen 15 067 838 fl.). Die Berg- und Hüttenwerke und Domänen erzielten eine Einnahme von 2 584 234 fl. (gegen 2 010 690 fl.). Die Auslagen machten 1 379 763 fl. (gegen 1 023 714 fl.) und lieferten einen Gewinnsaldo von 1 204 472 fl. (gegen 986 976 fl.). Das General-Gewinn- und Verlustkonto weist demgemäss aus: Im Haben: Vortrag aus dem früheren Jahre 13 696 fl. (gegen 80 045 fl.), Reinertrag der Eisenbahnen im ganzen 16 483 242 fl. (gegen 15 067 838 fl.), Reinertrag von Brünn-Rossitz 203 376 fl. (gegen 196 348 fl.), verschiedene Einnahmen (Erträgniss der Eisenbahnlinie Lissava-Annina und fremder von der Gesellschaft betriebener Sekundärbahnen) 19 595 fl. (gegen 39 931 fl.), Gewinnsaldo der Berg- und Hüttenwerke und Domänen 1 204 472 fl. (gegen 986 976 fl.) und verschiedene Zinseneinnahmen 1 326 227 fl. (gegen 1 810 357 fl.), zusammen also 19 250 607 fl. (gegen 18 727 928 fl.). Im Soll: Zinsen und Amortisation 17 111 740 fl. (gegen 17 045 091 fl.), 10 % Kouponsteuer auf die Prioritätsobligationen des Ergänzungsnetzes 298 098 fl. (gegen 303 674 fl.), Saldo des Gewinn- und Verlustkonto 105 620 fl. (gegen 546 434 fl. im Haben des vorjährigen Ausweises) und Verlust aus dem Dampfschiffbetriebe 38 882 fl. (gegen 23 362 fl.), zusammen 17 554 340 fl. (gegen 17 372 127 fl.) und mithin Gewinn per Saldo 1 696 267 fl. (gegen 1 355 802 fl.).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nach dem Geschäftsberichte für 1888 hat der Betrieb der verschiedenen Geschäftszweige folgende Ertragsresultate ergeben: Bei dem einheitlich konzessionirten Bahnnetze wurden nachstehende Betriebseinnahmen erzielt: Transporteinnahmen nach Abschlag der Portorückvergütungen, Refaktien und Transportschäden - Versicherungsprämien: Für Personentransporte 4 442 147 fl. (gegen 4 155 210 fl. im Jahre 1887), für Militärtransporte 163 696 fl. (gegen 121 725 fl.), für Gepäck 178 661 fl. (gegen 169 085 fl.), für Eilgut 529 041 fl. (gegen 450 855 fl.) und für Waaren, Vieh, Militärgut und Nebengebühren 21 353 294 fl. (20 074 603 fl.), daher Transporteinnahmen im ganzen 26 666 839 fl. (gegen 24 974 479 fl.); dazu Einnahmen für Mieth- und Pachtzinse, Wagenmiethe, telegraphische Depeschen und Diverse 301 232 fl. (gegen 568 876 fl.). Die Summe der Betriebseinnahmen war also 26 968 072 fl. (gegen 25 540 355 fl.). Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen: Allgemeine Verwaltung 473 413 fl. (gegen 395 781 fl.), Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 2 878 081 fl. (gegen 2 385 797 fl.), Verkehr und kommerzieller Dienst 5 085 583 fl. (gegen 4 597 572 fl.) und Zugförderungs- und Werkstättendienst 3 237 387 fl., zusammen also 11 674 464 fl. (gegen 10 311 384 fl.). Der Betriebskoeffizient stellte sich daher auf fast 43,29 % (gegen 40,37 %). Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörigen Auslagen (wie Steuern, Stempel, Taxen, Entschädigungen, Beiträge, Tantième usw.) machten zusammen 2 839 026 fl. (gegen 2 914 915 fl.) und die gesammten Betriebsausgaben 14 513 490 fl. (gegen 13 226 299 fl.) und ergab sich mithin ein Betriebsüberschuss von 12 454 582 fl. (gegen 12 314 055 fl.). Hiervon gehen ab für Verzinsung und Amortisation der Anlehen einschl. der Dotation des Tilgungsfonds der 5 % Silberanlehen der Mährisch - Schlesischen Nordbahn 4 805 794 fl. (gegen 4 279 355 fl.), und stellt sich also das Erträgniss des einheitlich konzessionirten Hauptbahnnetzes auf 7 648 788 fl. (gegen 8 034 721 fl.). Da diese Summe im Entgegenhalte zu einem Reingewinne von 100 fl. für die Aktie, das ist zu dem Betrage von 7 451 125 fl. einen Ueberschuss von 197 663 fl. ergibt, so fällt die Hälfte dieses Ueberschusses für 98 831 fl. der Staatsverwaltung zu. Sohin verbleiben: 7 549 957 fl. (gegen 7 742 923 fl.). Hierzu kommen folgende Einnahmen: Das Erträgniss aus dem Betriebe der Lokalbahnen (abzüglich des Tantiemeantheils mit 140 fl.) 25 871 fl. (da der grössere Theil der Lokalbahnen erst im laufenden Jahre eröffnet, beziehungsweise erworben wurde, so muss diesmal noch von dem Vergleiche der Betriebsergebnisse mit jenen des Vorjahres abgesehen werden); das Erträgniss aus dem Betriebe des gesellschaftlichen Montanbesitzes (Bergbau und Montanbahn) 1 030 043 fl. (gegen 977 785 fl.); das Erträgniss des Privatbesitzes 68 425 fl. (gegen 82 465 fl.); das Erträgniss des allgemeinen Reservefonds 397 684 fl. (gegen 385 140 fl.); die Zinseneingänge aus der fruchtbringenden Verwendung der Baarbestände des Betriebes per Saldo 153 470 fl. (gegen 129 453 fl.), und sonstige Erträgnisse 13 869 fl. (gegen 9 782 fl.), zusammen folglich 1 689 362 fl. (gegen 1 604 452 fl.). Hiervon sind jedoch der Koursverlust an Valuten mit 9 502 fl. und der obige Erträgnisse treffende Antheil an der Tantieme des Verwaltungsrathes mit 8 896 fl. in Abzug zu bringen, so dass sich als Gesammterträgniss des Geschäftsjahres 1888 die Summe von 9 220 920 fl. (gegen 9 339 052 fl.) ergibt. Von dieser sind jedoch die zur Auszahlung der 5 % Dividende vom Aktienkapitale mit 78 236 813 fl. verwendeten 3 911 841 fl. abzuziehen und verbleiben sohin 5 309 080 fl. (gegen 5 427 211 fl.) und zuzüglich des Vortrages aus dem Reinerträgnisse des Jahres 1887 mit 599 830 fl. (gegen 370 267 fl.) zur Disposition der diesjährigen Generalversammlung 5 908 909 fl. (gegen 5 797 478 fl.), woraus eine Superdividende von 70,75 fl. für die Aktie (gegen 68,75 fl.) mit dem Gesammterfordernisse von 5 271 670 fl. (gegen 5 122 648 fl.). Was die allgemeinen Verkehrsverhältnisse anbelangt, so ergab sich auf dem gesammten einheitlichen Hauptnetze im Jahre 1888 gegenüber dem Jahre 1887 sowohl im Personen-, als auch im Frachtenverkehre eine sehr befriedigende Zunahme, welche nur zum geringsten Theile auf Rechnung der am 1. Juni 1888 durch Eröffnung der Theilstrecken Kojetein-Kremsier und Bistritz a. H.-Bielitz, sowie durch Einbeziehung der Strecke Kremsier-Bistritz a. H. erfolgten Erweiterung des Hauptnetzes zu setzen ist. Der Verkehr an Parteifrachtgütern weist im Jahre 1888 eine Gesammtbewegung von 8 627 587 t (worunter 1 112 979 t auf der Strecke Oderberg-Reichsgrenze auf; derselbe hat sohin gegen das Vorjahr eine Zunahme um 777 125 t (worunter 204 432 t auf der Strecke Oderberg-Reichsgrenze) erfahren. Eine Verkehrszunahme ist namentlich bei nachstehenden Transportartikeln eingetreten: Kohle um 295 870, Holz um 41 566, Mehl um 32 107, Steine um 31 997, Erze um 27 024, Ziegel um 19 430, Getreide um 11 939, und thierische Produkte um 28 573 t. Dagegen ist eine Abnahme des Verkehres bei nachfolgenden Artikeln konstatirt: Zucker um 26 789, Eisen um 11 540, Kalk und Cement um 11 204 und Eisenwaaren um 7 176 t; dann bei Grosshornvieh um 14 603 und Schafen um 6 330 Stück. Im Laufe des Jahres 1888 wurden die nachstehenden Bahnen fertiggestellt: Der Cirkumvallationsflügel in Krakau; die Linie Kojetein-Bielitz unter Einbeziehung der Theilstrecken Kremsier - Bistritz a. H. und Krasna - Wallachisch - Meseritsch, dann der Theilstrecke Friedland - Friedek - Mistek; die Lokalbahnen Bielitz - Wadowice - Kalwarya, Golleschau - Ustron und Göding - Tabakfabrik. Die Arbeiten an dem zweiten Gleise zwischen Oderberg und Oswiecim wurden derart betrieben, dass dasselbe zunächst für den Verkehr der Lastzüge zu Anfang des Jahres 1889 eröffnet werden konnte. Im Bau befindlich sind: Die Lokalbahn Hotzendorf-Neutitschein, deren Betriebseröffnung für den 1. Juni 1889 in Aussicht genommen ist (die Eröffnung ist erfolgt), die Linie Drösing-Zistersdorf und die Linie Rohatetz-Sudomeritz. Die Bauarbeiten schreiten derart vorwärts, dass die rechtzeitige Vollendung gewärtigt werden kann. Für die Lokalbahnen Stauding-Wagstadt, Troppau-Bennisch, Zauchtl-Fulnek und Zauchtl - Odrau - Wigstadtl - Bautsch ist die Konzessionsertheilung noch nicht erfolgt. Der Gesammtertrag des Montanbesitzes bezifferte sich im Jahre 1888 auf 1 030 043 fl. (sonach + 52 258 fl. gegen 1887). Bei den Kohlenwerken wurde im Jahre 1888 eine Kohlenförderung von 7 272 895 Metercentnern erzielt, welche jene des Vorjahres um 839 800 Metercentner überstieg. Die nutzbringende Leistung der Montanbahn im Jahre 1888 kommt in der Ziffer von 22 382 583,8 Nettotkm (gegen 21 887 873 im Jahre 1887) zum Ausdrucke.

Aus der Schweiz.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Im Juli 1888 stellte bekanntlich der Bundesrath an die Eisenbahngesellschaften im Hinblicke auf einen allfälligen Rückkauf die Anforderung, es seien für die Jahre 1888 bis und mit 1897 Ertragsrechnungen nach bestimmten Vorschriften dem Eisenbahndepartement einzureichen und zwar für jede Konzessionsstrecke gesondert, weil jede derselben ein eigenes Rückkaufsobjekt bilde. Immerhin zeigte sich die Behörde nicht abgeneigt, mit den Gesellschaften über eine Zusammenlegung einzelner oder sämmtlicher Konzessionsstrecken ihrer Netze zu unterhandeln.

Das Netz der Vereinigten Schweizerbahnen besteht aus drei solchen Strecken: 1. Rorschach-Winterthur; 2. Rorschach-Chur, Sargans-Weesen-Rapperswyl und Weesen-Glarus; 3. Rapperswyl-Wallisellen. Obwohl die Ausscheidung der Antheile an Einnahmen und Ausgaben nach diesen drei Abtheilungen mit viel Arbeit und Kosten verbunden ist, so mochte die Direktion doch nicht gerne auf eine Anregung des Eisenbahndepartements eintreten, dass das Netz der Vereinigten Schweizerbahnen bei der Aufstellung der Rechnungen als ein Ganzes zu behandeln sei, „weil damit im Falle des Rückkaufs der Eisenbahnen durch den Bund auf ein unter Umständen werthvolles Recht verzichtet würde, nämlich auf den Anspruch, dass der Rückkaufspreis jeder einzelnen Bahnabtheilung gesondert, also nicht für das ganze Bahnnetz zusammen, dem fünfundzwanzigfachen Reinertrag oder den Baukosten desselben gleichkommen müsse, wenn jener weniger betragen sollte als diese." Die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen verlangte vom Eisenbahndepartement eine Kompensation für das Aufgeben dieses Rechtes, doch sind die bezüglichen Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

Andere Eisenbahngesellschaften nehmen einen etwas andern Standpunkt in dieser Frage ein, da gerade sie den Rückkauf einzelner Strecken durch den Bund und den Fortbetrieb des dadurch zerstückelten Netzes durch die alten Gesellschaften als nachtheilig für die jetzigen Eigenthümer betrachten.

Schweizerische Nordostbahn.

Das finanzielle Ergebniss des Jahres 1888 kann nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht als durchaus günstig bezeichnet werden. Im Jahre 1888 wurden befördert 6 169 066 Personen (+ 164 112 gegen das Vorjahr), 21 012 (+ 983) t Gepäck, 291 203 (— 44 792) t Vieh und 1 774 474 (+ 152 460) t Güter jeglicher Art. Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 123 252 682 (gegen 120 289 815 im Vorjahre), der Tonnenkilometer im Gepäckverkehr 685 708 (664 112), im Viehverkehr 1 209 440 (1 314 010) und im Güterverkehr 97 299 091 (85 200 867). Jeder Reisende hat durchfahren im Durchschnitt aller Klassen 19,98 (20,03) km, jede Tonne im Gepäckverkehr 32,63 (33,16) km und im Güterverkehr 54,83 (52,53) km. Auf jedes Bahnkilometer kommen 10 938 (10 647) beförderte Reisende, 37 (36) t Gepäck und 3 146 (2 876) t Güter.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 5 465 734 (+ 124 446) Frcs., aus dem Gepäckverkehr 406 309 (— 5 277) Frcs., aus dem Viehverkehr 256 380 (— 5 603) Frcs. und aus dem Güterverkehr 8 533 036 (+ 764 145) Frcs., zusammen 14 661 459 (+ 877 771) Frcs. oder auf das Bahnkilometer 25 995,50 Francs (gegen 24 439,27 Frcs. im Vorjahre). Hierzu treten an verschiedenen Einnahmen 950 058 (939 109) Frcs., mithin ergibt sich eine Betriebseinnahme von 15 611 517 (14 722 858) Frcs. Nach Abzug der Betriebsausgabe mit 7 881 437 (7 491 338) Frcs. verbleibt ein Ueberschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung von 7 730 081 (7 231 520) Frcs., d. i. in Hunderttheilen der Roheinnahme 49,51 (49,12) bezw. auf das Bahnkilometer 13 706 (12 822) Frcs., auf das Zugkilometer 2,58 (2,50) cts. und auf das Nutzkilometer 2,44 (2,40) Cts. Zu dem Ueberschusse kommen noch: Zuschüsse aus Spezialfonds mit 1 107 067 (1 181 598) Frcs., Erträge von Kapitalien mit 875 257 (393 456) Frcs., Zinsen für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien mit 155 Frcs., Erträge von Nebengeschäften mit 248 479 (193 215) Frcs. und aus sonstigen Quellen 59 696 (70 873) Frcs. Die gesammte Einnahme stellt sich hiernach auf 10 020 735 Frcs. gegen 9 070 663 Frs. im Vorjahre. Davon kommen in Abzug: Kontokorrentzinsen, Provisionen und Emissionskosten 613 446 (525 554) Frcs., Einlage in den Spezialfonds 1 600 000 (1 550 000) Frcs und Abschreibungen 221 598 (35 142) Frcs., zusammen 2 435 044 (2 110 696) Francs, wonach ein Reingewinn des eigenen Netzes von 7 585 692 (6 959 967) Frcs. verbleibt. Dem letzteren treten noch hinzu: Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien mit 1 613 366 (1 525 785) Frcs. und Uebertrag vom Vorjahre 302 533 (186 179) Frcs. Von dem sich somit ergebenden Betrage von 9 501 591 (8 671 931) Frcs. sind erforderlich für Verzinsung der Anleihen 5 344 300 (5 829 398) Frcs., für Verzinsung des neuen 5% Prioritäts-Aktienkapitals vom 1. Juli bis 31. Dezember 1888 264 733 *M*, für Tilgungen 450 000 (1 040 000) Frcs. und zur Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals 590 000 Frcs., so dass 2 852 558 (1 802 533) Frcs. zur Verfügung der Aktionäre verbleiben. Die Direktion hatte beantragt, aus diesem Gewinn neben 6% der Vorzugsaktien (660 000 Frcs.) weitere 1 890 000 Frcs. als $4^1/_2$% Dividende der Aktien zu zahlen. Der Verwaltungsrath beabsichtigte aber nur 4% mit 1 680 000 Frcs. zu zahlen, 200 000 Frcs. auf die Züricher Dampfboote abzuschreiben und 312 555 Frcs. auf die Rechnung des Jahres 1889 vorzutragen.

Die Revisionskommission hat in ihrer Sitzung vom 15. d. Mts. beschlossen, diesmal von dem ihr zustehenden Rechte der selbständigen Antragstellung, betreffend Verwendung des Reingewinnes, soweit Gebrauch zu machen, dass sie in der am 28. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung beantragen wird, an der ursprünglich von der Direktion dem Verwaltungsrath proponirten Verwendung des den Aktionären zur Verfügung stehenden Saldos der Gewinn- und Verlustrechnung von 2 852 558,30 Frcs. festzuhalten und daher darüber wie folgt zu verfügen: 1. Zutheilung von 6% Dividende an 22 000 alte Prioritätsaktien 660 000 Frcs.; 2. Zutheilung von 4½% Dividende an 84 000 Stammaktien 1 890 000 Frcs.; 3. Vortrag auf neue Rechnung 302 558,30 Frcs.

Birsigthalbahn.

Im Jahre 1888 wurde die Birsigthalbahn, welche Eigenthum einer Aktiengesellschaft ist, durch die am 12. Oktober eröffnete Weiterführung der Linie von Therwil über Ettingen nach Flühen um fast das Doppelte (von 7 km auf 13 km) ausgedehnt.

Die Einnahmen der Strecke Basel-Therwil betrugen und zwar aus dem Personenverkehre 64 039 Frcs., aus dem Gepäckverkehre 457 Frcs. und aus dem Güterverkehre 2 696 Frcs., zusammen 67 192 Frcs. Den Einnahmen steht eine Ausgabe von 47 104 Frcs. gegenüber; es ergibt sich mithin ein Ueberschuss der Betriebseinnahmen, mit 11. Oktober 1888 abgerechnet, von 20 088 Frcs. Nach Berücksichtigung des Uebertrages aus dem Jahre 1887 von 2 726 Frcs., Verzinsung des Obligationenkapitals und der Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds verbleiben zur Verfügung der Aktionäre 11 904,50 Frcs. Der Verwaltungsrath beantragte, 11 700 Frcs., d. i. 4½%, als Dividende auf das 260 000 Frcs. betragende Aktienkapital zu verwenden und den Rest von 204,50 Frcs. der Krankenkasse zu überweisen.

Auf der Strecke Basel-Flühen, deren Betriebsrechnung sich auf den Zeitraum vom 12. Oktober bis 31. Dezember 1888 erstreckt, wurden für Personenbeförderung 22 806 Frcs., aus dem Gepäckverkehre 141 Frcs. und aus dem Güterverkehre 1 891 Frcs., zusammen 24 838 Frcs. vereinnahmt. Die Ausgaben betrugen 15 512 Frcs., wodurch sich ein Betriebsüberschuss von 9 326 Frcs. ergibt, welcher Betrag sich infolge Verrechnung der Marchzinse auf das gesammte Obligationenkapital, sowie satzungsmässiger Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds auf 4 370 Frcs. vermindert und als zur Verfügung der vom 12. Oktober 1888 an gleichberechtigten Aktionäre alter und neuer Emission auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Hilfslinie dei Giovi. Obwohl seit der am 15. April stattgehabten Betriebseröffnung für den Güterverkehr erst ein kurzer Zeitraum verflossen, hat die neue Hilfslinie doch bereits den Beweis geliefert, dass sie die unglücklichen Verkehrsverhältnisse in den Bahnhöfen und dem Hafen von Genua nachdrücklich zu bessern so sehr imstande ist, dass auch die absehbare Verkehrszunahme nicht mehr zu den bisherigen Stockungen führen kann. Die Eröffnung des Personenverkehrs ist für Juli in Aussicht genommen. Mit welchen Bauschwierigkeiten zu kämpfen war, wird sich aus der folgenden Beschreibung der Trasse ergeben. Nach Abzweigung von der alten Linie Rivarolo sind sofort die sich vereinigenden Flüsschen Polcevera und Torbella und mittelst einer einzigen 215 m langen Brücke zu überschreiten, worauf die Bahn zuvörderst gleichlaufend mit der Linie von Busalla, jedoch auf dem anderen Ufer der Polcevera sich bis zum ersten Zwischenbahnhof Mignanego hinzieht, wo sie in einen Tunnel eintritt. Abweichend von dem ursprünglichen Plan liegt die ganze Hilfslinie in fortwährender Steigung, lediglich durch die wagerechten Anlagen der Bahnhöfe Mignanego und S. Quirico unterbrochen; jedoch beträgt die höchste Steigung, welche sich auf der Parallellinie von Busalla bis auf 3,5% beläuft (der grössten Steigung in Europa für verkehrsreiche Vollbahnlinien), nur 1,59% und übersteigt im grossen Tunnel von Ronco nicht 1,17%. Dieser Tunnel, nächst den in Italien einmündenden Alpentunnels der grösste des Landes, misst 8,3 km, während die 19 übrigen Tunnels insgesammt 4,4 km Länge erreichen. Von der grossen Zahl Kunstbauten sind die Viadukte von Figlino mit 25, über das Verdethal mit 18, von Remairone mit 10 Bogen hervorzuheben. Nach Eröffnung der Personenbeförderung wird der plötzliche Uebergang vom schwierigen Gebirgsland zum Meeresgestade den Reisenden auffallen.

Den Erschwerungen des Handelsverkehrs in Genua wird übrigens nicht allein durch die neueröffnete Hilfslinie, sondern auch durch die grossartigen Hafenbauten und die hochbedeutsamen Erweiterungen der Bahnhöfe Sampierdarena und Novi nachhaltig abgeholfen.

Messina-Patti-Cerda. Am 18. Juni wurde die 18 km lange Theilstrecke Messina-Saponara-S. Filippo dem Verkehr übergeben, und zwar zunächst für zwei Züge in jeder Richtung. Die Bahnhöfe ab Messina heissen: Gesso, Banso, Saponara, Spadatoro und S. Filippo.

Ponte S. Pietro-Seregno. Die Strecke Ponte S. Pietro-Usmate ist ebenfalls am 18. Juni dem Betrieb überwiesen worden, und mit ihr die im Zuge dieser Linie belegene berühmte Addabrücke bei Paderno, welche in Italien ihresgleichen nicht hat. Dieselbe ist Mitte Mai gebrauchsfähig vollendet worden; ihre Länge beträgt 266 m, ihre Höhe über Wasserspiegel 81 m; der mittlere Hauptbogen hat 150 m Spannung. Die Brückenbahn ist eine doppelte, und zwar dient die untere für den Eisenbahndienst, die obere für den allgemeinen Wagen- und Fussgängerverkehr im Zuge der Provinzialstrasse. Die Ausführung hat 1 800 000 L. gekostet; am 10. Juni wurde das Bauwerk vor Inbetriebsetzung der Strecke eingehend untersucht.

Battipaglia-Castrocucco. Die Betriebseröffnung der Theilstrecke Vallo-Pisciotto ist nahe bevorstehend, da die landespolizeiliche Abnahme am 15. Juni stattgefunden hat.

Ceva-Ormea. Die beiden Baustrecken von Ceva bis Priola sollen im Juli zur Betriebseröffnung gelangen.

Oberaufsicht über den Bau von Ergänzungsbahnen.

Neuerdings wird diese Aufsicht jahrweise an die Inspektoren des Civilingenieurwesens vertheilt, welche dem Oberen Rath der Eisenbahnen zugewiesen sind. Die Vertheilung hat für das laufende Jahr in vier Bezirken stattgefunden und zwar: a) Eisenbahn-Baukreise Turin und Cagliari; b) Baukreis Mailand und Verona; c) Baukreis Bologna, Ancona und Florenz; d) Baukreise Rom, Neapel, Foggia und Palermo.

Betrieb auf dem Gardasee.

Für die nach Norditalien ziehenden Vergnügungsreisenden wird es angenehm sein, zu erfahren, dass die Südbahngesellschaft mit Eintritt des Sommerfahrplans wiederum eine weitere Ausdehnung der Dampferfahrten vorgenommen hat, um die lieblichen Ufer des Gardasees mehr und mehr dem Fremdenverkehr zu erschliessen. Es ist die Personen- und Gepäckbeförderung, sowie der Frachtdienst von und nach den Anlegepunkten der Brescianer Seite auf die neue Anlegestelle Manerba. und von und nach den Häfen der Veroneser Seite, sowie Desenzano auf den neuen Anlegepunkt Pai ausgedehnt worden. Es ist übrigens zu bemerken, dass seit 1. Mai allgemein eine regelmässige Beförderung von Gütern per Dampfer eingetreten ist, während eine solche früher nur auf einzelnen Linien bestand und mehr nach Art eines Versuches betrieben wurde.

Betrieb auf dem Lago Maggiore.

Mit dem Sommerfahrplan zugleich ist der Schiffsverkehr derart geregelt worden, dass drei in der einen und drei in der anderen Richtung angeordnete Schiffsläufe den in Luino, Locarno und Laveno anlangenden direkten Zügen der St. Gotthardbahn entsprechen. Einige anderweite Kurse treten mit 15. Juli in Kraft.

Eintrittskarten auf Bahnhöfen.

Für das erste Quartal des laufenden Jahres wurden im Bereich des Mittelmeernetzes im nördlichen Betriebsbezirk 109 976, im südlichen 60 649, zusammen 170 625 Eintrittskarten (davon 109 900 zu je 20 Cts.) verkauft und dafür ein Betrag von 28 207 L. gelöst.

Fahrpreissermässigung.

Die Einrichtung von Fahrkarten mit 50 % Ermässigung, welche auf Deutschen Bahnen vielfach bei aussergewöhnlichen Gelegenheiten vorübergehend in Anwendung kommt, wird in neuester Zeit auch in Italien versucht. So z. B. sind auf dem Venezianischen Netz auf der Linie Torre-Schio-Arsiero besondere Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt gegen einfachen Preis bei festlichen Anlässen probeweise eingeführt worden.

Sardinische Sekundärbahnen.

Bei der neu aufgelegten zweiten Serie 4 % 65 000 Stück Obligationen im Betrage von 32 500 000 L., welche vom Staat garantirt wurden, hat eine Ueberzeichnung um 55 % stattgefunden.

Carrol's Epurator.

Seitens der Verwaltung der Sizilischen Bahnen sind eingehende Versuche mit der Carrol'schen Vorrichtung gemacht worden, welche die Bildung von Kesselstein in den Lokomotivkesseln verhindern und mittelbar durch Vermehrung der im Jahre durchlaufenen Entfernungen die Ausnutzungsfähigkeit der Maschine erhöhen soll. Die Versuche sind zufriedenstellend ausgefallen. Die Vorrichtung besteht in zwei eisernen Röhren von 15 cm Durchmesser, welche an dem Druck- oder Saugerohr befestigt sind, durch welche das Speisewasser fliessen muss, bevor es in den Dampfkessel gelangt. Diese Röhren werden im Kessel derart angebracht, dass das durchfliessende Wasser bis auf 180° erwärmt wird, bei welcher hohen Temperatur die im Wasser aufgelösten Kesselstein bildenden Theilchen (meist Kalk) gefällt werden und sich bereits in der Röhre absetzen, ohne in den Kessel zu gelangen. Ein kräftiger Dampfstrahl, welcher je nach Beschaffenheit des Wassers ein- bis zweistündlich durch die Röhren getrieben wird und aus denselben die abgesetzten Theile entfernt, vervollständigt das Verfahren zur Beschaffung eines von Kesselstein setzenden Bestandtheilen befreiten Wassers für die Dampferzeugung.

Hafen von Savona.

Die Handelskammer von Savona hat mit Rücksicht auf die immer schwieriger werdenden Verkehrsverhältnisse im Hafen daselbst Schritte gethan, welche für Savona die Einsetzung eines ähnlichen Verkehrsausschusses bezwecken, wie er in Genua besteht und sich in kurzer Zeit glänzend bewährt hat.

Aus Amerika.

Jahresberichte einzelner grösserer Bahnen für 1888.

(Schluss aus Nr. 48.)

3. Union Pacific Eisenbahn. Nach dem, beiläufig 150 Seiten starken, Geschäftsberichte für das mit dem 31. Dezember 1888 beendigte Geschäftsjahr sind die Ergebnisse des Betriebes auf dem Gesammtnetze der Gesellschaft, welches durchschnittlich 4 783 Meilen (= 7 700 km) — gegen 4 622 Meilen im Jahre 1887 — umfasste, die folgenden gewesen:

	1888 D.	1887 D.	Zu- oder Abnahme D.
Roheinnahmen	29 260 824	28 557 766	+ 703 058
Betriebsausgaben	17 933 945	16 616 761	+ 1 317 184
Steuern	1 231 420	1 050 973	+ 180 449
Ueberschuss	10 095 459	10 890 032	— 794 575
Hierzu verschiedene Einnahmen aus anderen Quellen .	957 525	1 082 197	— 124 672
Gesammteinkommen	11 052 984	11 972 230	— 920 246
Hieraus waren zu bestreiten:			
Zinsen für Obligationen . . .	5 057 714	5 134 566	— 76 851
Forderungen der Vereinigten Staaten	1 134 394	1 205 656	— 71 262
Zuschüsse für gepachtete oder sonst beeinflusste Bahnen, Zinsen u. a.	3 267 486	2 686 638	+ 580 848
Gesammte Verwendungen	9 459 594	9 206 860	+ 432 734
Ueberschuss	1 593 390	2 945 370	— 1 351 980
Prozente der Betriebsausgaben von den Einnahmen . . .	61,29	58,19	+ 3,10
bei Zurechnung der Steuern	65,50	61.87	+ 3,63
Roherträge für die Meile Bahn	6 117	6 177	— 60
Reinerträge für die Meile Bahn	2 111	2 356	— 245

Die durchschnittlichen Betriebseinnahmen für die Meile betrugen:

		1888	1887
für jeden Reisenden	Cts.	2.416	2,509
„ jede Tonne Gut	„	1,403	1.572
„ „ „ „ (einschl. Kohlen)	„	1,281	1.422
Geleistet wurden:			
Personen-Zugmeilen		5 462 597	4 601 333
Güter- „		5 991 470	9 307 972
durchschnittlich durchfuhr jeder Reisende	Meilen	78.14	78,29
durchschnittlich durchfuhr jede Tonne Gut	Meilen	306,05	275,65
Geleistete Personenmeilen . . .		278 381 266	262 913 074
„ Tonnenmeilen		1 669 289 817	1 490 004 636
Die Schulden des Gesammtnetzes betrugen:			
Fundirte Schuld in den Händen des Publikums	D.	152 053 757	147 004 611
Obligationen im Besitz des Schatzes der Vereinigten Staaten	„	861 800	586 300
zusammen	D.	152 915 557	147 590 911
Davon sind abzurechnen an schwebenden Forderungen (Ueberschuss der Forderungen über schwebende Schulden)	„	5 063 730	401 689
Bleibt an fundirter und schwebender Schuld	D.	147 851 827	147 189 222
Meilen Bahn am Jahresschlusse		4 898	4 771
Ergibt für die Meile Bahn . .	„	30 187	30 850
(oder für das Kilometer . . .	ℳ	79 695)	

Während in den vier, dem Betriebsjahr 1888 vorhergegangenen Jahren durchschnittlich 5 pCt. Dividende an die Aktionäre vertheilt werden konnten, war für 1888 die Gewährung einer

Dividende nicht möglich, theils wegen der vorzugsweise der ungünstigen Ernte in Kansas und Nebraska zuzuschreibenden Einnahmeausfälle des vorigen Jahres und wegen der innerhalb desselben nöthig gewordenen bedeutenden Zuschüsse an einzelne, theils wegen der unbefriedigenden Aussichten des laufenden Jahres.

Zur Vereinfachung der Verwaltungsgeschäfte der Gesellschaft, welche jetzt nicht weniger als 58 in verschiedenen Staaten und Territorien sich befindende Eisenbahngesellschaften finanziell beherrscht („kontrollirt"), hat der Verwaltungsrath die Einleitungen dazu getroffen, alle westlich vom Einmündungspunkte der Oregon-Short Linie in die Hauptstrecke liegenden eigenen und kontrollirten Bahnen von zusammen 1 436 Meilen Länge in eine einzige besondere Gesellschaft zu verschmelzen.

Die seit längerer Zeit beabsichtigte, mit der Northern Pacific Eisenbahngesellschaft gemeinsam vorzunehmende Pachtung des gesammten Eigenthums der „Oregon Railway and Navigation Comp." ist wegen mancherlei dagegen entstandener Hindernisse noch immer nicht zur Ausführung gekommen.

Die gesammte Schuld der Union Pacific Eisenbahngesellschaft an die Vereinigten Staatenregierung belief sich, abzüglich der seitens der ersteren darauf gemachten Zahlungen, auf 50,4 Millionen Dollar, um ein ferneres Anwachsen dieser Schuld zu verhindern, lässt der Verwaltungsrath jedes Vierteljahr von den Einnahmeüberschüssen oder auch von dem Investirungskonto der Gesellschaft einen entsprechenden Betrag in baar oder in Werthpapieren zurücklegen und der „American Loan & Trust Gesellschaft" in Boston übergeben.

Nach einer in der Jahresversammlung am 24. April d. J. von dem Präsidenten Adams gemachten Mittheilung hat derselbe mit dem Präsidenten der Chicago, Burlington & Quincy Eisenbahn einen Vertrag geschlossen, wonach beide Gesellschaften in Omaha, Nebrasca, einen gemeinschaftlichen grossen, mit den besten Einrichtungen zu versehenden Bahnhof erbauen werden, dessen Herstellungskosten auf $1^1/_2$ Millionen Dollar veranschlagt sind.

4. Canadische Pacific Eisenbahn. Diese Gesellschaft hatte im Jahre 1888 eine Streckenlänge von 5 075 Meilen (8 170 km) in Betrieb (einschliesslich 1 242 Meilen gepachteter Strecken) gegen 4 960 Meilen im Jahre 1887; ihr Aktienkapital

beläuft sich auf	D.	65 000 000
die gesicherten Schulden betragen	„	47 900 000
Land-Grant-Obligationen „	„	18 442 000
schwebende Schulden „	„	3 391 000

Das wirkliche Kapital (ausschliesslich der 44 Millionen Dollar Staatszuschuss) ergibt 35 000 D. für die Meile (= 92 400 ℳ für das Kilometer).

Die Betriebsergebnisse stellten sich wie folgt:

		1888	1887
Einnahmen aus dem Güterverkehr . .	D.	8 017 313	6 924 130
„ „ „ Personenverkehr	„	3 800 883	3 453 818
zusammen (einschliessl. verschiedener Einnahmen)	„	13 195 535	11 606 112
Betriebsausgaben	„	9 324 760	8 101 994
Ueberschuss	„	3 870 775	3 504 118
Feststehende Zinsen- usw. Ausgaben	„	3 544 351	—
bleibt Reinertrag	„	326 424	—
Beförderte Güter	t	2 496 557	2 144 327
„ „ . . . . Tonnenmeilen		784 972 511	687 786 049
Durchschnittliche Einnahme für die Tonnenmeile	Cts.	1.02	1.006
Beförderte Personen		2 280 049	2 057 089
Zurückgelegte Personenmeilen . . .		212 766 865	174 687 802
Durchschnittliche Einnahme für die Personenmeile	„	1.79	1,98

Die Verringerung der Einnahme für die Personenmeile ist hauptsächlich, wenn nicht gänzlich, der erheblichen Zunahme der zu ganz besonders niedrigen Fahrpreisen ausgeführten Beförderung von Einwanderern nach dem Nordwesten und Britisch-Columbia zuzuschreiben und die hinter den Erwartungen zurückgebliebenen Ergebnisse des Güterverkehrs sind eine Folge der sehr schlechten Ernte in Ontario des Jahres 1887. Zum Glück stand dem gegenüber eine sehr günstige Geschäftsentwickelung längs der Hauptbahnen und des Durchgangsverkehrs von und nach der Pacificküste, freilich zu verhältnissmässig wenig nutzbringenden Beförderungssätzen.

Vom Parlament hat die Gesellschaft Ermächtigung erhalten, zur Deckung der Kosten des beabsichtigten Dampfschiffsdienstes zwischen Vancouver und China bezw. Japan Schuldverschreibungen auszugeben. Da aber die Regierung wegen Herstellung einer Schnelldampferlinie I. Ordnung zwischen Vancouver und Australien mit einer unabhängigen Gesellschaft in Verhandlung steht, so sind die Direktoren geneigt, der letzteren den Dienst nach China und Japan ebenfalls abzutreten, sofern günstige Bedingungen zu erzielen sind.

Dem vorstehenden Auszuge aus dem Jahresbericht schliesst die „Railr. Gaz." noch eine Reihe von Erörterungen an, von denen wir die nachfolgenden wiedergeben:

Der auffälligste Punkt in dem Bericht der Canadischen Pacificbahn ist die ausserordentliche Niedrigkeit der durchschnittlichen Einnahmen für die Personen- und Tonnenmeile. Denn in den drei letzten Jahren standen dieselben folgendermaassen:

	für die Tonnenmeile*) Cts.	für die Personenmeile*) Cts.
1886	1,10	2.10
1887	1,01	1.98
1888	1,02	1,79

Dies ist niedriger, als der durchschnittliche Tonnen-Meilensatz der Vereinigten Staaten für 1887, welcher 1,06 Cts. und viel niedriger, als der durchschnittliche Personen-Meilensatz, welcher 2,28 Cts. betrug. Noch stärker zeigt sich der Abstand beim Vergleich mit Bahnen, welche die neueren Theile der Vereinigten Staaten durchziehen, z. B.:

	durchschnittliche Einnahme in 1887 für die Tonnenmeile Cts.	für die Personenmeile Cts.
Northern Pacificbahn . . .	1,63	2,73
St. Paul, Minneapolis & M. Eisenbahn	1,36	2.24
Union Pacific Eisenbahn . .	1,27 (?)	2,30 (?)
Atchison, Topeka & Santa Fe Eisenbahn	1.35	2,36

Auch selbst beim Vergleich mit Bahnen, welche ähnliche Erzeugnisse wie die Canadische Pacificbahn durch dichter bevölkerte Landestheile befördern, bleiben die Einnahmesätze dieser Bahn weit zurück:

	für die Tonnenmeile Cts.	für die Personenmeile Cts.
Chicago, Milwaukee & St. Paul Eisenbahn	1,09	2,54
Chicago & North Western Eisenbahn	1,10	2,29

Die Ursachen der so niedrigen Beförderungssätze der Canadischen Pacificbahn scheinen zu liegen: erstens, in der wahrscheinlich viel längeren durchschnittlichen Beförderung jeder Tonne Gut und jedes Reisenden auf der genannten, als auf den oben erwähnten anderen Bahnen; sodann in dem Regierungszuschuss (theilweise in der Form einer zeitlichen Dividendenzusicherung); endlich — besonders bezüglich des Personenverkehrs — in der Politik der Gesellschaft bezüglich ihres umfangreichen Landbesitzes. Sie macht offenbar bedeutende Anstrengungen, möglichst umfangreiche Theile des letzteren zu guten Preisen loszuschlagen und hierzu gibt es kein besseres Mittel, als niedrige Beförderungssätze. Der Erfolg hiervon zeigt sich auch bereits darin, dass die Landverkäufe 1888 etwa 2½ Mal so bedeutend waren, als 1887, und dass sie in den ersten 4 Monaten dieses Jahres wiederum 2½ Mal grösser waren, als im gleichen Zeitraum 1888. H.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Verpachtung von Pferdebahnwagen zur Anbringung von Plakaten. Verpachtung des Innern der Wagen zu einem solchen Zwecke steht einer anderen Verpachtung der Aussenseite zu einem gleichen Zwecke nicht entgegen.

Die Parteien haben am 10. November 1887 einen schriftlichen Vertrag geschlossen, den sie als Pachtvertrag bezeichnen, und durch den die Beklagte den Klägern gegen eine jährliche Pacht von 3000 ℳ für die Zeit vom 1. April 1888 bis 31. März 1891 das Recht übertrug, das Innere ihrer Wagen auf vier ihrer Pferdebahnlinien einschliesslich von zwei Fenstern auf jeder Seite der Wagen zum Anheften von Plakaten zu benutzen. Die Beklagte behielt sich den Platz, den sie für ihre eigenen, für amtliche und für thierschutzvereinliche Veröffentlichungen bedürfe, sowie die übrigen Fenster zur eigenen Verwendung für Vergnügungsanzeigen vor.

Von der Aussenseite der Wagen ist bei den Verhandlungen über den Vertragsschluss nicht die Rede gewesen, weil keine der Parteien diese damals zu Plakaten und Annoncen für verwendbar hielt.

Noch vor dem 1. April 1888, dem Anfangstermin des Vertrages, wurde von der Polizeibehörde der Beklagten die Benutzung der Fenster der Wagen zu Plakaten verboten. Bei den Verhandlungen, welche infolge dessen zwischen den Klägern, welche ihren Schaden aus dem Verbot auf ca. 14 000 ℳ für die Vertragsdauer angeben, und der Beklagten stattgefunden,

*) 1 Cts. für die Meile = 2,61 ₰ für das Kilometer.

hat die Beklagte den Klägern die Herabsetzung der Pacht auf 2000 *M.*, auch die Ueberlassung der Aussenseite der Wagen zu Plakatzwecken gegen Erhöhung der Pacht angeboten, zu einer Einigung ist es indessen nicht gekommen, weil die Kläger die für die Ueberlassung der Aussenseite verlangte Entschädigung nicht bewilligt, und das Eingehen auf die Herabsetzung der Pacht auf 2000 *M.* davon abhängig gemacht haben, dass die Beklagten die Wagen in keiner andern Weise zu Plakaten oder Annoncen benutze oder zu diesen Zwecken verpachte. Die Beklagte ist darauf nicht eingegangen, sondern hat die Aussenseite der Wagen an einen Dritten zur Anbringung von Plakaten überlassen.

Die Kläger finden darin eine Vertragsverletzung und haben beantragt:

prinzipaliter festzustellen, dass die Beklagte nicht berechtigt sei, während der Dauer des Vertrages Theile ihrer Wagen zu Annoncen- oder Plakatzwecken dritten Personen zu verpachten und im Falle sie trotzdem einen derartigen Pachtvertrag abschliesse oder abgeschlossen habe, den Klägern Schadensersatz zu leisten verpflichtet sei,

eventualiter der Beklagten zu verbieten, die Aussenseite der Wagen zu Plakatzwecken zu benutzen oder zu verpachten.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt.

Durch Urtheil vom 15. Dezember 1888 hat auch der Berufungsrichter die Berufung als unbegründet zurückgewiesen.

Dagegen haben die Kläger die Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe.

Das durch den Vertrag unter den Parteien begründete Rechtsverhältniss ist als Miethe der Wagen zu dem beschränkten Gebrauch behufs Anbringung von Plakaten oder als Miethe (Pacht) des Rechts zur Anbringung von Plakaten in den Wagen aufzufassen. Aus diesem Vertrage ist die Beklagte verpflichtet, den Klägern den Gebrauch der vermietheten Sache oder das eingeräumte Recht während der Vertragsdauer in dem Umfange zu gewähren, den der Vertrag stipulirt. Zu den Vertragspflichten der Beklagten gehört auch, dass sie keinem Dritten ein Gebrauchsrecht an der vermietheten Sache oder ein Recht derselben oder anderer Art einräumt, durch welches in das den Klägern eingeräumte Recht zu deren Beeinträchtigung eingegriffen, das Recht der Kläger beseitigt oder wesentlich beschränkt wird. Weiter geht die Pflicht der Beklagten aber nicht.

Die unstreitige Thatsache, dass den Klägern infolge des polizeilichen Verbots von der Beklagten das volle Gebrauchsrecht nach dem Vertrage insofern nicht gewährt werden kann, als es sich um die Benutzung der Fenster zu Plakaten handelt, kommt für die Entscheidung nicht in Betracht, weil darauf der Anspruch der Kläger nicht gestützt ist. Diese Thatsache könnte einen Anspruch der Kläger auf das Interesse (Minderung der Pachtsumme) oder auf die Auflösung des Vertrages begründen. Ein Anspruch auf Unterlassung der Ausübung eines Rechts an den Wagen, welches der Beklagten zusteht, folgt aus dieser Thatsache nicht.

Der Anspruch der Kläger darauf, dass die Beklagte den Gebrauch der Aussenseite der Wagen keinem Dritten überlasse, oder diesen Gebrauch nicht selbst ausübe, kann hiernach nur darauf gestützt werden, entweder, dass dieser Gebrauch den Klägern selbst gebührt, oder dass die Ausübung des Gebrauchs durch die Beklagte selbst oder seine Ueberlassung an Dritte in das vertragsmässige Recht der Kläger der Art eingreift, dass sie nach dem Inhalte des Vertrages und dem ausdrücklich erklärten oder konkludenten Wollen der Parteien als Vertragsverletzung erscheint.

Nun lässt der wortdeutliche Inhalt des Vertrages darüber keinen Zweifel, dass den Klägern nur ein Recht zur Benutzung des Inneren der Wagen übertragen ist. Die Kläger behaupten auch selbst nicht, dass ein Recht für sie besteht, die Beklagte zur Ueberlassung der Aussenseite der Wagen zu verpflichten. Die Beklagte erfüllt danach ihre Verpflichtung aus dem Vertrage, wenn sie den Klägern den Gebrauch des Inneren der Wagen zu dem vertragsmässigen Zwecke gewährt. Aus dem Inhalte des Vertrages und der rechtlichen Natur des Verhältnisses folgt nichts dafür, dass die Beklagte rechtlich gehindert sei, die Aussenseite der Wagen selbst zu benutzen oder sie Dritten zur Benutzung zu überlassen. Denn dem Eigenthümer der vermietheten Sache bleibt an sich jede Benutzung frei, die er dem Miether nicht übertragen hat. Die von den Klägern in der Berufungsinstanz unter den Eid der Beklagten gestellte Behauptung, dass die Direktoren der Beklagten bei dem Vertragsabschlusse gewillt gewesen, den Klägern alles, was an den Wagen zu Plakatzwecken dienlich, zu vermiethen, ist bedeutungslos, da die Kläger selbst hervorheben, dass bei dem Vertragsabschlusse an die Benutzbarkeit der Aussenseite der Wagen von keiner Seite gedacht worden. Der Berufungsrichter hat diese Eideszuschiebung deshalb mit Recht ausser Betracht gelassen, und der dagegen erhobene Angriff der Revision ist ungerechtfertigt.

Es kommt sonach nur darauf an, ob nach der Sachlage anzunehmen, dass die Ueberlassung der Benutzung der Aussenseite der Wagen an Dritte einen Eingriff in das vertragsmässige Recht der Kläger enthält, zu welchem die Beklagte nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen oder nach dem Grundsatze von der Verpflichtung zu Treu und Glauben in Vertragsverhältnissen nicht befugt ist.

Der Berufungsrichter verneint dies aus thatsächlichen Gründen, die gegen das Gesetz nicht verstossen. Die Benutzung des Inneren der Wagen, auf welche die Kläger vertragsmässig ein Recht haben, wird durch die Benutzung der Aussenseite weder unmittelbar noch mittelbar gehindert oder gestört. Der Zweck des Benutzungsrechtes war, den im Inneren der Wagen befindlichen Fahrgästen die Kenntnissnahme von den im Inneren der Wagen befindlichen Plakaten und Annoncen der Kläger zu ermöglichen und dadurch dem Inhalte dieser Plakate und Annoncen eine möglichst weite Verbreitung im Publikum zu verschaffen. Das Interesse der Kläger an dem ihnen durch den Vertrag eingeräumten Recht beruht darauf, dass ihnen durch dies Recht die Möglichkeit der Verbreitung von Bekanntmachungen an das die Pferdebahn benutzende Publikum gewährt wird und dass ihnen dadurch Bestellungen auf Plakate und Annoncen zugeführt werden. Ein Theil dieser Bestellungen könnte ihnen bei Ueberlassung der Benutzung des Inneren der Wagen an einen Dritten zu Plakaten und Annoncen entzogen werden, und dagegen würden die Kläger mit Recht Einspruch erheben.

Alle darüber hinausgehenden Folgerungen der Kläger sind dagegen willkürlich. Es bleibt allerdings die Möglichkeit, dass solche Kunden, die den Klägern bisher Annoncen für das Innere der Wagen übertragen haben, es nach der Eröffnung der Benutzung der Aussenseiten für angezeigt halten, nunmehr die Aussenseite zu benutzen und dem Miether des Rechts an der Aussenseite ihre Aufträge geben. Aber diese Möglichkeit nöthigt nicht rechtlich dazu, dass das von der Beklagten einem Andern eingeräumte, an sich von dem Kläger verschiedene Recht der Benutzung der Aussenseite der Wagen in das Recht der Kläger in einer mit dem Vertrage, den sie mit der Beklagten geschlossen haben, unvereinbaren Weise eingreift und dass deshalb die Beklagte nach Treu und Glauben verpflichtet gewesen sei, solches Recht einem Dritten nicht zu übertragen. Die Abwehr der Konkurrenz ist Sache der Kläger, nicht der Beklagten. Aus dem Vertrage ist eine so weit gehende Pflicht, wie sie die Kläger der Beklagten zumuthen, rechtlich nicht herzuleiten.

(Urtheil des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 13. März 1889 in einer Sache G. & H. wider die Hamburg-Altona etc. Tramway-Compagnie.)

Kann der Bewohner einer städtischen Strasse Entschädigung für eine Veränderung in dem Niveau derselben beanspruchen? Nach der Behauptung des Klägers soll der Schade, den er an seinem Grundstücke durch die vom Beklagten ausgeführte Tieferlegung der Strasse erlitten haben will, darin seinen Grund haben, dass den Bewohnern des Grundstückes die Benutzung der öffentlichen Strasse als Verkehrsweges erschwert oder unmöglich gemacht sei. Nun steht aber fest, dass der Beklagte die Tieferlegung der Strasse mit Genehmigung der Inhaber der Bremischen Staatsgewalt vorgenommen hat. Unter diesen Umständen erscheint die ausgeführte Veränderung als rechtmässig, und daher die vom Oberlandesgericht ausgesprochene Abweisung des klägerischen Schadens-Ersatzanspruches als gerechtfertigt. Schon wiederholt ist vom Dritten Civilsenate des Reichsgerichts dahin erkannt worden, dass nach gemeinem Deutschen Rechte die Anlieger einer öffentlichen Strasse kein Privatrecht auf Fortbestand derselben überhaupt oder in unverändertem Zustande haben, und dass sie daher, wenn auf Grund einer Verfügung der zuständigen Behörde eine ihnen nachtheilige Veränderung in dieser Beziehung vorgenommen werde, eines Rechtsanspruches auf Ersatz ihres Schadens entbehren. Der jetzt erkennende Senat schliesst sich dieser Auffassung an, indem er auf die Ausführungen des Dritten Civilsenats in den Entscheidungen in Civilsachen, Bd. 3 S. 172 ff. und Bd. 6 S. 161 ff., sowie auf die Gründe des jetzt angefochtenen Urtheils Bezug nimmt. Allerdings mögen in den in den Entscheidungen in Civilsachen, Bd. 7 S. 213 ff. und Bd. 10 S. 271 ff. mitgetheilten Urtheilen des Ersten Hilfssenats und des Zweiten Civilsenats des Reichsgerichts abweichende Ansichten vertreten sein; aber formell kommt dies hier nicht in Betracht, weil die letzteren Entscheidungen auf Grund des Preussischen Landrechts, bezw. des Rheinischen Rechts ergangen sind.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. März 1889 in Sachen H. w. Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt zu Bremen.)

[Wie in der Entscheidung angedeutet, ist für das Gebiet des Preussischen Landrechts und des Französischen Civilrechts bei nachtheiligen Veränderungen in Bezug auf Strassen in Städten und Ortschaften ein Entschädigungsanspruch der Adjazenten anerkannt.]

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung auf der Schmalspurbahn Grünstädtel-Oberrittersgrün und der Theilstrecke Grünstädtel-Schwarzenberg. Am 1. Juli d. J. wird die von der Anschlussstation Schwarzenberg der Sächsischen Staatseisenbahnen abgehende normalspurige Theilstrecke der Schwarzenberg-Annaberger Staatseisenbahn bis Station Grünstädtel und die an diese anschliessende schmalspurige Sekundärbahn Grünstädtel-Oberrittersgrün nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung v. J. 1878, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements- und Spezialbestimmungen dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Die an Station Schwarzenberg anschliessende normalspurige Theilstrecke erstreckt sich bis Station Grünstädtel (2,657 km) und an der von letzterer Station ausgehenden Schmalspurbahn liegen die Haltestellen für Personen- und Güterverkehr Pöhla, Siegelhof, Niederglobenstein, der Personenhaltepunkt Oberglobenstein, die Haltestelle Unterrittersgrün und der Endbahnhof Oberrittersgrün 9,350 km.)

Die Tarife für den Gütertransport sind in den besonders herausgegebenen Signalbestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern usw. auf den genannten neuen Betriebsstrecken enthalten.

Dresden, am 22. Juni 1889. (1521)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Stationen St. Leonhard und Braunschweig Staatsbahnhof, sowie Eröffnung der ersteren Station für den Frachtgut- und Vieh- usw. Verkehr. Vom 1. August d. J. ab wird die bisher als Rangirbahnhof eingerichtete Station St. Leonhard bei Braunschweig den Namen

Braunschweig, Ostbahnhof

und zur Vermeidung von Verwechselungen der alte Staatsbahnhof in Braunschweig den Namen

Braunschweig, Hauptbahnhof

führen.

An dem vorbezeichneten Tage wird die Station Braunschweig, Ostbahnhof gleichzeitig für den Frachtstückgut- und Wagenladungsgüterverkehr, sowie für die unbeschränkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen eröffnet. Personen- und Gepäckabfertigung, sowie die Abfertigung von Eilgütern ist bis auf Weiteres noch ausgeschlossen.

Magdeburg, den 19. Juni 1889. (1522)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch) - Magdeburg** vom 1. April 1889 tritt am 1. Juli d. J. der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs 2 für bestimmte Stückgüter sowie verschiedene Entfernungs- usw. Aenderungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 29. Juni 1889. (1523)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie von Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Am 1. Juli d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der 3. Nachtrag, welcher u. a. neue Eisenerzfrachtsätze von den Stationen Eppstein, Lorsbach und Niedernhausen der Hessischen Ludwigsbahn enthält.

Ferner wird durch denselben die Gültigkeitsdauer des obigen Tarifs bis zum 31. Dezember 1890 mit der Einschränkung verlängert, dass unter Beobachtung der gesetzlichen Frist eine frühere Aufhebung desselben vorbehalten bleibt, sofern die Voraussetzungen seiner Einführung (Nothlage des Eisensteinbergbaues an der Lahn, Dill und Sieg) nicht mehr vorliegen sollten.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 22. Juni 1889. (1524)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verkehr Köln (rechtsrh.)- usw. Altona. Durch den am 1. Juli d. J. zur Einführung kommenden Nachtrag I zu dem vom 1. April d. J. ab gültigen Gütertarife werden verschiedene Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in die Ausnahmetarife 4—7 (für Blei und Zink, Rohblei und Rohzink zur überseeischen Ausfuhr, sowie für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) aufgenommen.

Ausserdem enthält der Nachtrag Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 24. Juni 1889. (1525)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frachtberechnung für Strohstoff und Strohzellstoff. Vom 1. Juli d. J. ab findet im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen sowie im Rheinischen Nachbarverkehr der Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II allgemein auch auf „Strohstoff und Strohzellstoff" Anwendung.

Köln, den 22. Juni 1889. (1526)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Am 15. August d. J. gelangt der Nachtrag I zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband zur Einführung.

Durch denselben kommen ausser Ergänzungen der Abschnitte A, B und D, sowie verschiedenen Berichtigungen ein Ausnahmetarif für Petroleum, Petroleumäther und Naphta zwischen den Hafenstationen Altona/Ottensen, Flensburg, Hamburg B und H, Lübeck, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Nordenham einer- und sämmtlichen Dänischen Verbandstationen andererseits, sowie ein Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I zwischen Rendsburg einer- und den Dänischen Verbandstationen andererseits zur Einführung.

Ausser vielfachen nicht unerheblichen Ermässigungen treten beim Ausnahmetarif für Eisen Rendsburg-Dänische Stationen in einzelnen Fällen Frachterhöhungen ein; ferner wird der Frachtsatz für Stückgut Rendsburg-Hjörring von 2.84 ℳ auf 3,84 ℳ und der Frachtsatz der Klasse A 1 Lübeck - Aalborg von 2,97 ℳ auf 3,02 ℳ für 100 kg berichtigt.

Altona, den 25. Juni 1889. (1527)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 10. Juli d. J. wird die neueröffnete, an der Theilstrecke Schwarzenberg - Grünstädtel gelegene und den Uebergangspunkt auf die schmalspurige Linie Grünstädtel-Oberrittersgrün bildende Station Grünstädtel in den Tarif für den Sächsisch - Württembergischen Güterverkehr einbezogen.

Für die Station Grünstädtel gelangen die Entfernungen und Frachtsätze der Station Schwarzenberg zuzüglich folgender Beträge zur Anwendung:

km	Eilgut	Stückgut	Klasse		Spezialtarife				Ausnahmetarife	
			A1	B	A2	I	II	III	1	10
3	0,06	0,03	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02

Mark für 100 kg.

Dresden, am 24. Juni 1889. (1528)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 10. Juli d. J. wird die neueröffnete, an der Theilstrecke Schwarzenberg-Grünstädtel gelegene und den Uebergangspunkt auf die schmalspurige Linie Grünstädtel - Oberrittersgrün bildende Station Grünstädtel in den Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen.

Für die Station Grünstädtel gelangen die Entfernungen und Frachtsätze der Station Schwarzenberg zuzüglich folgender Beträge zur Anwendung:

km	Eilgut	Stückgut	Klasse		Spezialtarife				Ausnahmetarife		
			A	B	A2	I	II	III	1a	1b	20
3	0,06	0,03	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02

Mark für 100 kg.

Dresden, den 24. Juni 1889. (1529)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen Seite II.

Nr. 12. Jahrgang 1889. **Berlin,** am 29. Juni 1889

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 27. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A O S	1880	1	grosser gelb-rother Koffer	Reiseeffekten	92	1	Hannover	K. E.-D. Hannover	bez. Ystadt 196 „ Lübeck-Hamburg 117.*)
2	B	—	1 1	Pack —	Wollsäcke und angebundene Leine	28	2	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
3	B W/c	29197	1	Kiste	unbekannt	28	3	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	beschr. Pekalongan Amsterdam.
4	D D	2	1	—	78 cm langes eisern. Rohr mit Gewinden	2,5	4	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
5	E W	2779	1	Sack	leere Säcke	8	5	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
6	F S	645	1	Fass	leer	20	6	Aachen	Linksrh. Köln	
7	F S C	552	1	Kiste	Weisszeug	50	7	Karlsruhe	Badische Stsb.	bez. Melsungen-Lage.
8	G A G	1546	1	Ballen	Stoffe	18,5	8	Lage	K. E.-D. Hannover	
9	H A R	4	1	Korb	anscheinend Kleider	17	9	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
10	H P & C	46	1	Kiste	Porzellanpuppen	170	10	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	beschr. Boston.
11	J L 1884	4	1	Fass	leer (99 l)	24	11	Pforzheim	Badische Stsb.	
12	J L K	27	1	Ballen	Manufakturwaaren	142	12	Rosendaal	Niederländ. Stsb.	
13	J P J	672	1	Kiste	?	39	13	Aachen	Linksrh. Köln	
14	K	3	1	Sack	Kartoffeln	62	14	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
15	K M	224	1	Pack	Papier	70	15	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	bekl. Brilon-Kempen 10/5.
16	K M	2498	1	„	Leinen	15	16	Aachen	Linksrh. Köln	
17	L W	1	1	Kiste	Speck	298	17	Venlo	Niederländ. Stsb.	
18	M C	3737	1	„	unbekannt	41	18	Vlissingen Hafen	„	
19	P S S	—	1	Pack	Hefe	9	19	Hasselt	Grand Central Belge	bez. Visselhövede-Bremen.
20	R	22315/16	2	Kisten	Reibhölzer	?	20	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
21	S & C	1131	1	Kiste	Drahtstifte	125	21	Laupheim	Württemb. Stsb.	
22	W B	3422	1	„	leer	29	22	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
23	W T	—	1	Pack	leere Säcke	37	23	Neuss	Linksrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
24	Joh. Gottl. Arns in Remscheid	—	1	Pack	48 Rouleauxstäbe	12	24	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
25	Bremen	17	1	Sack	Knochen	25,5	25	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
26	Büsing & Klostermann in Donnerschmee	761	1	Fass	leer	14,5	26	„	„	b. Schuppenrevision.
27	J. D. Ehlers	703 930	2	Fässer	leer	48,5	27	„	„	b. Schuppenrevision.
28	D. Fulda	—	1	Gasrohr	5,15 m lang und 6 cm Lichtweite	32,5	28	„	„	b. Schuppenrevision.
29	B. Haan	—	1	—	eisernes Rohr	28	29	Bieleleld	„	
30	Hamburger	4467	1	Fass	leer	25,5	30	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
31	C. Hasse (eingebrannt)	—	1	Weinfass	leer	17	31	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
32	Karlsruhe Frankfurt	990	1	Korb	Vorhänge	4,5	32	Gepäckexped. Hauptbahnhof Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
33	Rosenberg Allenstein (alte Beklebung)	—	1	—	Reisekorb mit Vorhängeschloss	19,5	33	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	

*) beschr. Red Star Line (rother Stern) für Dampfer Pennland. Adresse: Christ. Ohorn (?) Newyork.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Zeich. vers.:					
34	weiss ×	—	2	—	eis. Ofenrohre	10	34	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
					D. Güter ohne Bezeichn.:					
35	—	—	2	Bund	Besen	12	35	Pforzheim	Badische Stsb.	je 12 Stück.
36	—	—	1	—	eiserne, verzinnte Ringe mit Mauerstifte	3	36	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
37	—	—	16	Kolli	Eisenrohr	—	37	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
38	—	—	1	Korb	grobe Eisenwaaren	80	38	Leipzig Dresdener Bhf.	Sächsische Stsb.	
39	—	—	1	—	runde Eisenplatte	1,5	39	Wülfel	K. E.-D. Hannover	mit einem grossen Loch in der Mitte und 4 kleinen Löchern am Rande.
40	—	—	1	Fass	leer	10,5	40	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
41	—	—	3	—	eis. Klappstühle	—	41	Gera	Weimar-Geraer	
42	—	—	3	Körbe	leer	7	42	Hasselt	Grand Central Belge	
43	—	—	1	Korb	leer	1	43	Rheda	K. E.-D. Hannover	
44	—	—	1	—	Messingrohr 3,84 m lang, 1,5 cm Durchmesser	1,5	44	Heidelberg	Main-Neckarb.	
45	—	—	1	—	Ofenrohrknie	2,5	45	Euskirchen	Linksrh. Köln	
46	—	—	1	—	gusseis. Rad (32 cm Durchmesser)	4,5	46	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
47	—	—	1	grauer Reisekoffer (verschlossen)	—	11	47	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
48	—	—	1	Pack	eiserne Rouleauxstange	4	48	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	—	—	1	Bund	Rundeisen	58	49	Malsfeld	„	
50	—	—	1	Pack	leere Säcke	23	50	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
51	—	—	3	—	Stangen Stahl	19	51	Neuenhagen	K. E.-D. Bromberg	
52	—	—	2	—	alte gusseis. Stangen	36	52	Hannover	K. E.-D. Hannover	
53	—	—	1	—	blau emaillirte Wasserkanne	—	53	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
54	—	—	1	Sack	Ziegenfüsse	39	54	Köln Gereon	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	M W	2683	1	Kiste	unbekannt	47	1	Kolomea	Lemb.-Czern.-Jassy	
2	S L	1249/51	3	Ballen	Tuch	189	2	Czernowitz	„	

I. Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. — Ausnahmetarif I — (Getreide). Vom 14./26. Juni a. St./n. St. 1889 ab treten während der Schifffahrtszeit auf dem Dniepr in diesem Jahre für die im Ausnahmetarif I — Theil I — (für Getreide usw.) für den Verkehr von den Stationen Mosyr und Retschitza der Polässjeschen Bahnen über Wilna-Wirballen enthaltenen, zur überseeischen Ausfuhr bestimmten sämmtlichen Artikel nach Königsberg i/Pr. (einschliesslich Kaibahnhof), die folgenden ermässigten Frachtsätze für je 10 000 kg (610 Pud) in Kraft:

Nach Königsberg (einschl. Kaibahnhof)
von Mosyr . . . 85,60 Rbl.
„ Retschitza . 94,72 „

Neben den vorstehenden Frachtsätzen werden noch Nebengebühren im Betrage von 5,20 Rbl. für 10 000 kg erhoben.

Bromberg, den 21. Juni 1889. (1530)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Die Bekanntmachung vom 10. d. Mts., betreffend die Aufnahme des Artikels „geschlachtetes Hausgeflügel“ in den Ausnahmetarif 9 für Eier usw., wird dahin ergänzt, dass die in der Anmerkung am Fusse der Seite 4 des Ausnahmetarifs 9 verzeichnete Frachtermässigung für Eier usw. zur überseeischen Ausfuhr nach Hamburg B auf geschlachtetes Hausgeflügel keine Anwendung findet. Die ergänzende Bestimmung tritt gleichfalls mit dem 19. Juni alten/1. Juli neuen Stils d. J. in Kraft.

Bromberg, den 24. Juni 1889. (1531)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August d. J. tritt der Werrabahn-Oesterreich-Böhmische Gütertarif (Theil II vom 1. August 1883, Theil III und IV vom 1. Januar 1880) nebst Nachträgen ausser Kraft. An dessen Stelle kommt mit dem gleichen Tage ein neuer Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif zur Einführung, welcher Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn und einem Theil der Stationen der Aussig-Teplitzer, Böhmischen Westbahn, Buschtêhrader Bahn und K. K. Oesterreichische Staatsbahnen nicht wieder enthält. Für die Werrabahnstation Themar, welche im allgemeinen Tarif ebenfalls aus dem direkten Verkehr ausscheidet, erscheint die Station Schleusingen.

Die im direkten Verkehr verbleibenden und demselben neu hinzutretenden Stationen erfahren neben einzelnen unbedeutenden Frachterhöhungen nicht unwesentliche Frachtermässigungen, über

deren Höhe die betheiligten Eisenbahnverwaltungen schon jetzt Auskunft ertheilen.

Die Frachterhöhungen und die Verkehrsbeschränkungen erfolgen erst mit Ablauf des 10. August d. J. (1532)

Meiningen, den 8. Juni 1889.
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Südwestdeutscher und Berlin-Württembergischer Gütertarif. Am 1. Juli d. J. gelangt zu diesen Tarifen je der Nachtrag II zur Einführung, welcher abgeänderte Entfernungen und Sätze für die Stationen Bingen, Gau-Algesheim und Mainz, besondere Frachtsätze für die Stationen Lampertmühle, Lauterecken und Wolfstein und Aenderung der Bestimmungen zum Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält. Diese Nachträge sind bei den von uns unterm 15. März d. J. bekannt gegebenen Verkaufsstellen erhältlich. (1533)

Erfurt, den 22. Juni 1889.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. An Stelle des Tarifheftes Theil II Nr. 1 vom 1. Juni 1884 nebst Nachträgen, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Wilhelm-Luxemburgbahn bezw. Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Prinz Heinrichbahn, tritt am 1. Juli l. J. ein neues Tarifheft Theil II Nr. 1 in Kraft. Verkaufspreis 1,60 ℳ.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die betreffenden niedrigeren Sätze noch bis zum 15. August l. J. in Kraft. (1534)

Köln, den 24. Juni 1889.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güter- und Kohlenverkehr und Südwestdeutscher Güterverkehr (Heft 7). Am 15. August cr. gelangen unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Tarifhefte nebst Nachträgen neue Tarife für den Saarbrücken - Main - Neckarbahn Güter- und Kohlenverkehr zur Einführung. Die neuen Tarife enthalten neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen. Die letzteren gelten bezüglich des Verkehrs mit den Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen auch für die gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen im Heft 7 des Südwestdeutschen Verbandstarifs.

Etwaige Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der Main-Neckarbahn in Darmstadt und der unterzeichneten Verwaltung.

Köln, den 29. Juni 1889. (1535)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch - Thüringischer Verband. Am 1. Juli 1889 gelangt für vorbezeichneten Verband der Nachtrag I zum Gütertarif Heft 1 zur Einführung. Derselbe enthält ausser Aenderungen des Vorworts, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, des Ausnahmetarifs 2 für bestimmte Stückgüter und 7 für Wegebaumaterialien, sowie Druckfehlerberichtigungen, neue bezw. abgeänderte Kilometer und Frachtsätze für die Sächsischen Staatsbahnstationen Connewitz, Dorfchemnitz, Grünstädtel, Lössnitz, Oberdorf-Beutha, Thalheim und Zwönitz, ferner zwischen Knauthain und Voigtsgrün.

Die neuen bezw. abgeänderten Sätze für Dorfchemnitz, Lössnitz, Oberdorf-Beutha, Thalheim und Zwönitz gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stollberg i. Sachsen-Zwönitz ab, für Connewitz vom Tage der Eröffnung der Verkehrsstelle für den Güterverkehr.

Exemplare des Nachtrags I sind bei den betheiligten Expeditionen käuflich zu haben.

Vom 1. Juli d. J. ab wird auch im Verkehr zwischen der Werrabahn und der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn der Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter auf lange Gegenstände von Eisen oder Stahl, wie Schienen, Stangen, Träger und dergl. angewendet.

Erfurt, den 25. Juni 1889. (1536)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 13 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkung zum Kilometerzeiger, direkte Entfernungen für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg, direkte Kilometerentfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Itzehoe-Wrist des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona (gültig vom Tage der Betriebseröffnung), Aenderungen der Ausnahmetarife, Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für Station Spandau B. H., sowie sonstige Aenderungen.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 22. Juni 1889. (1537)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahngüterverkehr Frankfurt a. M.-Erfurt. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarif des vorbezeichneten Verkehrs in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, die Bekanntgabe der Eröffnung der Strecke Fulda-Bieberstein, Ermässigungen für den Uebergangsverkehr von und nach der Weimar-Rastenberger Bahn, Ausnahmetarifsätze für Staubkalk für die Station Neugattersleben, sowie Ergänzungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz des Sp.-T. II.

Näheres durch die Verbandsgüterexpeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 24. Juni 1889. (1538)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. Juli d. J. gelangt Nachtrag I zum Gütertarife für vorgenannten Verkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält u. a. Ermässigungen für den Uebergangsverkehr von und nach der Weimar-Rastenberger Eisenbahn, neue Ausnahmesätze für gebrannte Steine von Hennersdorf und für Braunkohlen usw. von Hohenleipisch und Lützkendorf nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, für Braunkohlen von Beutersitz nach einigen Stationen, Aufhebung von Ausnahmesätzen für Braunkohlen von Beutersitz nach Baruth und Zossen, Aufhebung des Ausnahmetarifes für Zuckerrüben usw. von und nach Salzungen, sowie Berichtigungen.

Die eintretenden Erhöhungen treten erst am 15. August d. J. in Kraft.

Nachträge sind vom 1. Juli d. J. ab bei den Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück käuflich zu haben.

Nähere Auskunft ertheilt bis dahin die unterzeichnete Verwaltung.

Erfurt, den 24. Juni 1889. (1539)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 1 Juli d. J. kommen zur Einführung:

1. an Stelle der Hefte 2 und 5 des Gütertarifs für den obengenannten Verkehr vom 1. Januar 1887 je ein neues Heft;
2. die Nachträge IX, VI und IV zu den Heften 1, 2 und 6 des Kohlenausnahmetarifs vom 1. Januar 1887.

Die neuen Tarifhefte und Nachträge enthalten anderweite grösstentheils ermässigte, jedoch in einzelnen Fällen auch erhöhte Frachtsätze. Die letzteren treten erst am 15. August d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der neuen Tarifhefte und Nachträge zu haben sind.

Köln, den 26. Juni 1889. (1540)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Preussisch - Bayerischer Viehverkehr. Durch den am 1. August 1889 in Kraft tretenden Tarifnachtrag VIII wird eine direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Stallungswagen im Umfange der Verbandstarife für den Berlin - Bayerischen, Hannover-Bayerischen, Magdeburg - Bayerischen, Ostpreussisch - Bayerischen, Rheinisch-Westfälisch - Bayerischen, Schlesisch-Süddeutschen (Verkehr mit Bayern) und Thüringisch - Bayerischen Güterverkehr hergestellt.

Gleichzeitig werden abgeändert: die seitherige Bezeichnung des Tarifs in „Preussisch-Bayerischer Verkehr“, ferner das Vorwort, die besonderen Bestimmungen, die Frachtsätze für Hamburg H, Viehstation Rummelsburg und Städtischer Central-Viehhof in Berlin. Ausserdem enthält der Nachtrag, welcher an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben wird, neue Frachtsätze für die Bayerischen Stationen Aschaffenburg und Regensburg Viehhof.

Die direkte Abfertigung nach und von Aschaffenburg Bayer. Staatsbahn wird mit Gültigkeit vom 15. September 1889 auf den im Nachtrage bezeichneten Umfang beschränkt.

Erfurt, den 24. Juni 1889. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt im Ausnahmetarif 3 für die Beförderung von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten, Oelsamen und Malz zwischen den Stationen Cöpenick und Zittau (Sächs. Stb.) ein Satz von 1,16 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 24. Juni 1889. (1542)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. kommen für den Verkehr zwischen Elsterwerda, Gera, Gera-Pforten, Görlitz, Kamenz, Leipzig (Bayer. u. Dresd. Bahnh.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau einerseits und Bingen, Gau-Algesheim, Mainz-Centralbahnh. und zum Theil auch für Höchst a. M. und Wiesbaden andererseits, ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft geben.

Dresden, den 25. Juni 1889. (1543)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Sächsischer Verband, Magdeburg-Sächsischer Verband, Norddeutsch-Sächsischer Verband, Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband, Sächsisch-Südwestdeutscher Verband, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband. Am 1. Juli d. J. wird die neueröffnete, an der Theilstrecke Schwarzenberg-Grünstädtel gelegene und den Uebergangspunkt der schmalspurigen Linie Grünstädtel-Oberrittersgrün bildende Station Grünstädtel der Sächsischen Staatseisenbahnen in die obenbezeichneten Verbands-Güterverkehre einbezogen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde liegenden Entfernungen für die Station Grünstädtel betragen 3 km mehr als die Entfernungen der Station Schwarzenberg.

Dresden, am 24. Juni 1889. (1544)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Bayerische Station Mertingen in den Süddeutschen Verbands-Gütertarif zwischen Deutschen Bahnen, Theil II Heft Nr. 3 (Bayern-Saarbrücken) vom 1. Juni 1883 mit direkten Frachtsätzen einbezogen.

Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Endbahnen.

München, den 22. Juni 1889. (1545)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Unter Bezugnahme auf Nr. 1352 der amtlichen Bekanntmachungen zur Vereinszeitung Nr. 42 vom 1. Juni cr. wird zur Kenntniss gebracht, dass die Ausnahmetarife für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Malz und Oelsaaten, sowie von gebrauchten leeren Säcken zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und den Schweizerisch-Südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz anderseits, nämlich Theil III Heft Nr. 1 vom 1. August 1886 und Theil III Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1885 noch bis Ende August cr. in Kraft bleiben und mit 1. September l. J. die entsprechenden neuen Ausnahmetarife zur Einführung gelangen, welche, wie bereits angekündigt, theilweise Ermässigungen theilweise Erhöhungen mit sich bringen.

München, den 25. Juni 1889. (1546)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Hessischer Güter- und Kohlenverkehr. Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrh.)-Frankfurt a/M. Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrh.)-Hannover. Saarkohlentarif Nr. 18. Südwestdeutscher Verkehr (Heft 7). Die gemäss Bekanntmachung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn auf den 1. Juli d. J. angekündigten neuen Tarife für den Saarbrücken-Hessischen Güter- und Kohlenverkehr mit theilweise erhöhten Frachtsätzen gelangen erst am 15. August d. J. zur Ausgabe. Infolge dessen kommen die gemäss diesseitiger Bekanntmachung eintretenden Erhöhungen in den Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr zwischen den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. und Hanau einerseits und den diesseitigen Stationen von Serrig bis Neunkirchen andererseits in den Staatsbahn-Gütertarifen Köln (linksrheinisch)-Frankfurt a/M. bezw. Hannover und im Saarkohlentarif Nr. 18 gleichfalls erst vom 15. August ab zur Anwendung.

Die erhöhten Entfernungen und Frachtsätze für die Station Mannheim der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn werden gleichzeitig auch für die Badische Station Mannheim im Südwestdeutschen Verbande (Heft 7) zur Anwendung kommen.

Köln, den 29. Juni 1889. (1547)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Spezialtarif vom 1. März 1886 für die Beförderung von Hornvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen. (Ausgabe des Nachtrages III.) Zu dem obgenannten Tarife tritt mit 15. Juli 1889 der Nachtrag III in Wirksamkeit, welcher eine Ergänzung der Tarifvorschriften, sowie neue, bezw. geänderte Frachtsätze usw. enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 25. Juni 1889. (1548)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 10 Stück ausrangirten Lokomotiven und einem Tender, von denen 3 Lokomotiven noch betriebsfähig sind. Angebote sind bis Dienstag, den 9. Juli 1889, Vormittags 11 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der eingegangenen Angebote erfolgt, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven" postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstr. 132, einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar oder in Zehnpfennig-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. Juli 1889. (1549MG)

Berlin, den 20. Juni 1889.

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Der Vorrath an altem Aktenpapier, Fahrkarten, Telegraphenstreifen und Pappdeckel, im ganzen etwa 16 000 kg, soll

Dienstag, den 9. Juli d. J.,
Vormittags 10 Uhr,

durch Anbietung vergeben werden.

Der Haupt-Magazinsverwalter zu Darmstadt wird über die Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen mit dem Verzeichnisse der benannten Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu obengenannten Termine bei dem Haupt-Magazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betreffend" eingereicht werden.

Darmstadt, den 26. Juni 1889. (1550)

Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.